

Povídání o lítání 2016

Pilot a jeho doklady

Každý pilot musí mít na palubě platné doklady

- GLD dle nového SLP nebo LAPL
- Průkaz MEDICAL (platnost 1 – 5 let)
- Průkaz RDST (platnost 5 let)
- Občanský průkaz

Dalším dokumentem pilota je zápisník letů, v něm jsou zaznamenány:

- Kvalifikace
- Způsoby vzletu
- Přeškolení na typy
- Dokumentace náletu, lety s F (S)
- Školení (1x ročně)
- Přezkoušení

Průkaz SLP, LAPL

Rozlétanost pro kvalifikaci kluzák:

za posledních 24 měsíců na kluzácích nebo mot. kluzácích (není to TMG) nálet min.

- 5 hodin jako PIC včetně
- 15 letů jako PIC a
- 2 lety s FI (S) zapsané jako dvojí a podepsané FI (S) v zápisníku letů

Nesplnění požadavku na rozlétanost znamená

- Přezkoušení odborné způsobilosti FE (S) examínátorem, který provede zápis o přezkoušení do zápisníku letů, protokol neposílá na ÚCL
- nebo absolvovat chybějící dobu letu nebo lety ve dvojím řízení s FI (S) nebo pod dohledem FI (S), který lety potvrdí svým podpisem do zápisníku letů, do zápisníku se nic nezapisuje

Zachování práv pro druh vzletu

Za posledních 24 měsíců absolvovat 5 vzletů pro každý druh vzletu

- 5x naviják
- 5x samostart
- 5x aerovlek
- 2x „gumicuk“

Nesplnění požadavku pro druh vzletu

Doplnění chybějících počtů vzletů s FI (S)
nebo pod dohledem FI (S)

Pro sledování plnění požadavků na zachování
práv vzletu mají mimořádný význam
záznamy o druhu vzletu pro každý druh
vzletu vedené v zápisníku letů pilota a
případně potvrzeny FI (S), byl-li to vzlet s
FI (S) nebo pod jeho dohledem

Pokračovací výcvik

Protože osnova základního výcviku AK-Me umožňuje stát se pilotem kluzáku po odlétání min. (rámcových osnov) počtu letů a hodin, tj. 10 hod. dvojí, 2 hod. sólo, 45 vzletů a jeden navigační na TMG. Navazuje na ni osnova pokračujícího výcviku, která spočívá v odlétání (dolétání) termických letů zahrnutých v osnově základního výcviku, tzn. splnění min. 3 letů, každý o délce 1 hodiny.

Po odlétání těchto úloh se může pilot přeškolit na jednosedadlový typ.

Pokračovací výcvik

- Pravidla aeroklubu stanoví, že v tomto případě může pilot létat pouze místní termické lety
- Pokud chce pilot na přelet, musí odletět 1x navigační přelet na kluzáku v délce 100 km, pro tento let může využít některý z termických letů

Pokračovací výcvik

doporučení k létání termických letů

Tyto lety slouží k nácviku ustředování do stoupavých proudů a navazování do nich po vypnutí od vlečného letounu, proto doporučuji, aby první let byl termický (místní), v dalších dvou abyste se pokoušeli o přelet 100 km s instruktorem (navigační), nebo o místní termiku s instruktorem.

V případě létání termiky taky doporučuji po jedné hodině termického letu přistát a po krátké přestávce odstartovat k dalšímu termickému letu.

Přeškolení na jiné typy kluzáků provozované AK Medlánky

Přeškolení na další typ kluzáku je možné po odlétání tří termických letů, každý v trvání min. 1 hodiny

Přeškolení probíhá nejdříve na typ:

VT 116, LG 125 1x seznamovací let, 4x terén, 1x prostor

ASTIR, CIRRUS 1x seznamovací, 1x terén (pokud FI (S)
nestanoví jinak)

L-13 AC 1x seznamovací let (nařízení majitele)

Po přeškolení můžete létat pouze místní termiku, dokud nesplníte navigační let 100 km s FI (S).

Pokračovací výcvik

Tímto pak končí boj o shánění instruktorů a stáváte se samostatnou plachtící jednotkou našeho klubu.

Tato pravidla jsou nastavena pro létání na kluzácích provozovaných AK-Me.

Pokud si najdete jiného provozovatele nebo se jím stanete tím, že si koupíte letadlo vlastní, určují pravidla tyto provozovatelé.

Přeškolení (seznámení) však mít musíte a zápis o jeho provedení v zápisníku od FI (S) taky, tuto povinnost ukládá předpis.

Lety před sezónou

Rozlétání před novou sezónou není aeroklubem (provozovatelem) nijak stanoveno, předpokládá se jistá dávka sebekontroly a je tedy na každém pilotovi, aby zvážil, jestli si po delší přestávce nějaký ten start neodletí.

Protože přeletová sezóna má zpravidla 6 měsíční přestávku (říjen-březen), ukládá provozovatel AK-Me pilotům, aby před každou sezónou odlétali na každém typu kluzáku jím provozovaném tzv. terén, než s ním poletí na přelet (netýká se soukromých provozovatelů).

Letadlo a jeho doklady

Doklady na palubě:

- Deník kluzáku
- Údržbový sešit
- OLZ nebo ZOLZ
- ARC
- Potvrzení o údržbě CRS
- Zápis do rejstříků
- Povolení RDST
- Pojištění zákonné (pojištění havarijní, pokud provozovatel vyžaduje)

Letadlo a jeho doklady

Doklady mimo palubu:

- Program údržby schválený ÚCL
- Protokol o kompenzaci (1x za 12 měsíců)
- Protokol o kontrole pitot-stat. systému (1x za 24 měsíců)
- Vážní protokol (1x za 72 měsíců)
- Nivelační protokol
- Protokol o výchytkách
- Seznam bulletinů
- Seznam AD (příkaz zachování let. způsobilosti)
- Seznam vybavení kluzáku

Údržba kluzáku

Každý kluzák musí 1x ročně projít kontrolou letové způsobilosti (KLZ).

Tuto provádí ÚCL, CAMO organizace nebo pověřená osoba ÚCL

Údržba kluzáku

Kontrole letové způsobilosti předchází:

- AK-Me technik (zástupce provozovatele) dohodne termín KLZ a prostřednictvím členů AK provede roční údržbu dle inspekčního programu, kterou potvrdí svým podpisem buď technik AK nebo let. mechanik pověřený radou AK (u soukromého letadla pilot vlastník)
- Po jejím dokončení technik nebo mechanici vyplní potvrzení o údržbě a vypíše do něj lhůty prohlídek a jiná omezení (např. pojištění, platnost RDST, vážení)

Údržba kluzáku

Potom zkontrolují platnost a aktuálnost:

- pitot-statického systému
- kompenzace
- vážení
- seznam bulletinů, AD
- seznam vybavení kluzáku

Pokud je vše v pořádku, je letadlo přistaveno ve smontovaném stavu ke kontrole letové způsobilosti (imatrikulace)

Údržba kluzáku

Při této kontrole je vše znovu zkontrolováno a ověřeno včetně fyzického stavu letadla.

Pokud je vše v pořádku, ÚCL nebo CAMO organizace vystaví nové ARC. V případě kontroly pověřeným pracovníkem, tento vystaví doporučení pro vydání ARC, zašle je na ÚCL, které ARC vystaví.

Údržba kluzáku

Po vydání ARC je kluzák schopen provozu na 1 rok, pokud v potvrzení o údržbě není stanoveno jinak.

V AK-Me se stará technik o to, že nebudou překročeny lhůty prohlídek nebo jiná omezení, to však nezabavuje pilota povinnosti přesvědčit se o tom, že je vše v pořádku, protože s konečnou platností o provedení letu rozhoduje pilot.

Pokud nejsi přesvědčen, že je vše v pořádku, raději se zeptej, nebo do tohoto letadla neseďej.

Pravidla pojišťovny jsou neúprosná.

Pravidla provozu v aeroklubu, příklad letového dne o víkendu

- Příklad na letišti v letový den v 9:00 a dřív, když chci na přelet nebo termiku, zapsat se do pořadí na nástěnku
- Zúčastním se předletové přípravy(nástupu)
- Když dostanu letadlo, nachystám si doklady (PP,OP,medical,RDST,mapu 1:500000) a potřebné věci(peníze,pití,jídlo, oblečení,GPS
- Připravím letadlo,padák,baterku,doklady
- Zkontroluji doklady(ARC,OLZ,povolení RDST,potvrzení o údržbě,pojištění)
- Provedu předletovou prohlídku.
- Dopravím letadlo na start a odstavím ho tak, aby **nezavazelo!!!**
- Po přistání letadlo vyklidím,umyji,obleču a schovám do hangáru
- Uklidím padák,baterku,baro,podepíšu **údržbák** a **dopíšu nebo zkontroluji šmírák**
- Provoz končí poletovým rozborem (nástupem),nebo odhlášením u AFISE

Pravidla provozu v aeroklubu, příklad letového dne v týdnu

- Zajistit si otevřítel provozu nebo OPIci (AFIS)
- Zjistit podmínky provozu (v TMA, prostory)
- Nachystám si doklady (PP, OP, medical, RDST, mapu 1:500000) a potřebné věci (peníze, pití, jídlo, oblečení, GPS
- Připravím letadlo, padák, baterku, doklady
- Zkontroluji doklady (ARC, OLZ, povolení RDST, potvrzení o údržbě, pojištění)
- Provedu předletovou prohlídku a zapíši ji do **údržbáku**
- Dopravím letadlo na start a odstavím ho tak, aby **nezavazelo!!!**
- Po přistání letadlo vyklidím, umyji, obleču a schovám do hangáru
- Uklidím padák, baterku, baro, podepíšu **údržbák** a **dopíšu šmírák**
- Provoz končí odhlášením u otevřítel provozu nebo u OPIčáka (AFIS)

Povídání o lítání

Na závěr bych rád řekl,
že se mnou nemusíte souhlasit,
dokonce mi nemusíte ani věřit,
ale to je to jediné,
co proti tomu můžete dělat.

S přáním: kolik startů, tolik šťastných přistání, nejen
v sezóně 2016

Michal Šťastný