

# KTL – AOPA POLAND



## PRZYGOTOWANIE DO LOTÓW ZA GRANICĄ.



# PRZYGOTOWANIE DO LOTU ZA GRANICĘ

Europa ze swymi prawie dwoma tysiącami lotnisk stwarza doskonałe możliwości odkrywania przy pomocy samolotu ciekawych miejsc i krajobrazów.

*Latanie za granicą nie jest skomplikowane, pod warunkiem **sumiennego przygotowania** (które oczywiście powinno być normą, także w podróżach krajowych) **i unikania ryzyka zderzenia ze złą pogodą.***

# DOKUMENTACJA PILOTA

1. Dowód Osobisty, Paszport, ID
2. Licencja Pilota
3. Certyfikat Badań Lekarskich (Medical Check)
4. Osobista Książka Pilota (Lookbook)

Istotnym elementem jest kontrola pod względem ważności poszczególnych dokumentów i uprawnień wpisanych do licencji.

W związku z powyższym bardzo przydatnym i niezawodnym sposobem jest sporządzenie Checklisty z wykazem niezbędnych dokumentów, posiadanych uprawnień oraz rubryką zawierającą daty ważności.

# DOKUMENTACJA STATKU POWIETRZNEGO

1. Instrukcja Użytkowania w Locie (Pilot Operation Handbook)
2. Świadectwo Rejestracji (Certificate of Registration)
3. Świadectwo Zdatości do Lotu (Airworthiness Certificate) / Pozwolenie na Lot (Permit to Fly)\*
4. Poświadczenie Przeglądu Zdatości do Lotu (Airworthiness Review Certificate) ważne 1 rok
5. Certyfikat Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Użytkownika Statku Powietrznego, Załogi i Pasażerów (Certyfikat of Insurance) ważne 1 rok
6. Świadectwo Zdatości w Zakresie Hałasu (Noise Certificate)

# DOKUMENTACJA STATKU POWIETRZNEGO

7. Pozwolenie Radiowe (Radio Licence) - ważne 10lat
8. Poświadczenie Obsługi (Certificate of Release to Service)
9. Oświadczenie o Obsłudze (Maintenance Statement) – w nim zawarte są dane dotyczące najbliższej obsługi tak wynikającej z godzin jak również z kalendarza
10. Protokół Ważenia (Weight&Ballance) – ważne 4 lata
11. Pokładowy Dziennik Techniczny (SP w CAMO) lub Książki SP

# DOKUMENTACJA STATKU POWIETRZNEGO

Istotnym elementem sprawdzenia dokumentacji jest kontrola pod kątem pozostałych resursów i czasokresów eksploatacyjnych oraz zaciągnięcie informacji we właściwej Organizacji CAMO o ewentualnych częściach o ograniczonej żywotności zabudowanych na SP (śmigło, iskrowniki, niektóre agregaty itp.)

**DLATEGO**


**Bardzo przydatnym i niezawodnym sposobem jest sporządzenie Checklisty z wykazem niezbędnych dokumentów oraz rubryką zawierającą daty ważności.**

# WYPOSAŻENIE STATKU POWIETRZNEGO

W zależności od długości i zróżnicowania tras, odwiedzanych krajów, rodzaju obszaru, nad którym planowany jest lot (góry, jeziora, akweny morskie) możemy doposzążyć nasz statek powietrzny w różnorodne rzeczy, stanowiące niezbędne wyposażenie w niektórych sytuacjach a w innych mogące po prostu ułatwić nam znieść uciążliwości długotrwałego lotu. Również podczas krótkotrwałych lub dłuższych postojów wiele rzeczy może się nam przydać lub okazać się niezbędnymi do zapewnienia bezpieczeństwa SP.

# WYPOSAŻENIE STATKU POWIETRZNEGO

**Są to dla przykładu:**

1. Kamizelki ratunkowe
  2. Tratwa ratunkowa
  3. Kamizelki odblaskowe
  4. Probierz paliwa
  5. Kotwiczenia i podstawki pod koła
  6. Olej silnikowy
  7. Zapasowe dętki podwozia głównego i przedniego (tylnego)
  8. Płyn do czyszczenia szyb, czyściwo
  9. Kaczka na siusiu, woreczki absorpcyjne, ręcznik
- 



# WYPOSAŻENIE STATKU POWIETRZNEGO

Oczywiście w zależności od potrzeb można zgromadzić wiele innych niezbędnych rzeczy, pamiętając jednak o dwóch zależnościach:

1. Masie maksymalnej do startu (wskazane jest zważenie poszczególnych rzeczy stanowiących wyposażenie i zapisanie ich łącznej wagi aby można ją było uwzględnić w każdym obliczeniach Mass and Balance)
2. Usytuowanie ich przed każdym lotem tak, aby te niezbędne podczas lotu były w zasięgu.

# STATKI POWIETRZNE CERTYFIKOWANE, KAT. SPECIAL, KAT. EXPERIMENTAL



# WYKREŚLENIE TRASY ORAZ ZEBRANIE WSZELKICH INFORMACJI O RUCHU LOTNICZYM NA TRASIE ORAZ LOTNISKACH DOCELOWYCH I ZAPASOWYCH

1. Analiza i wykreślenie trasy lotu z uwzględnieniem podstawowych czynników nawigacyjnych takich jak:
  - poszczególne przestrzenie (stałe i elastyczne) potencjalnie spotkane na planowanej trasie i w obrębie lotnisk zapasowych
  - planowane wysokości lub poziomy lotów na poszczególnych odcinkach
  - granice FIRów, rejonów odpowiedzialności i częstotliwości radiowych
  - mapki lotnisk i rejonów lotnisk przewidzianych w planie lotu
  - dokładna ich analiza pod kątem spodziewanych procedur podejścia, oczekiwania, antyhałasowych, przedziałów wysokościowych (min, max) itp.
2. Analiza depech NOTAM, analiza ruchowych informacji o niestandardowych wydarzeniach w pobliskich rejonach planowanego lotu, stałe i czasowe ograniczenia na lotniskach docelowych i zapasowych (Courchevel) takie jak zawody , pokazy lotnicze , imprezy , pokazy sztucznych ogni , pokazy i zawody modelarskie itp)

# BRIEFING METEOROLOGICZNY

Kontakt z meteorologiem i dostęp do map pogodowych dla niemal całej Europy, METARów i TAFów jest dostępny bezpłatnie w 2014 roku dla wszystkich członków KTL – AOPA Poland dzięki umowie z firmą IBCOL ([ibcol-meteo.pl](http://ibcol-meteo.pl)).

Informacje meteorologiczne można zdobyć w krajowych systemach *Self Briefing* poprzez lotniskowe terminale lub w internecie (Homebriefing).

pogoda i jej zmiany mogą mieć naturę inną niż w ojczyźnie, mogą wystąpić zjawiska nowe i nieznane takie jak groźne, silne wiatry, turbulencje, mgła morska.

**PRZYDA SIĘ NA PEWNO ŚCIAĞA Z ADRESAMI + TABELA KODÓW**

# PLAN LOTU

Układ z Schengen ułatwił latanie w Europie, jednak w większości krajów nadal trzeba składać plan lotu międzynarodowego.

Czasem jest on obowiązkowy dla lotów w przestrzeni kontrolowanej, w rzadkich przypadkach dla wszystkich lotów krajowych (Grecja).

Trzeba dokładnie przeczytać część GEN (AIP) o zasadach przylotu do nowego państwa i obowiązkowych planach lotu.

Niektóre państwa (szczególnie spoza UE) wymagają lądowania na lotnisku z odprawą celną albo na tak zwanym **Airport of Entry**, zaś wylotu z lotniska określanego jako **Airport of Exit**.

# PLAN LOTU

Udający się w lot za granicę powinien mieć pewną wprawę w wypełnianiu formularza planu.

Gdy plan zostanie złożony i aktywowany, nie można zapomnieć o jego zakończeniu, najpóźniej po wylądowaniu.

Na lotniskach kontrolowanych odbywa się to automatycznie poprzez ATC.

# PRZELOT W GRUPIE KILKU SAMOLOTÓW

Przeloty w grupie kilku samolotów brzmiące w obcych językach różnie: FLUGE IN DER GRUPPE lub też FLIGHT IN FORMATION są nie lada wyzwaniem zarówno dla prowadzącego jak i prowadzonych. Choć prowadzący bierze na siebie większość obowiązków związanych z prawidłowym wykonaniem lotu i jest odpowiedzialny za przeprowadzenie briefingu z uczestnikami a także prowadzeniem korespondencji radiowej to nie możemy zbagatelizować żadnego elementu przygotowania do lotu, wykonując je osobiście.

Podstawowe zagadnienia związane z lotem w grupie to:

1. Wyznaczenie lidera
2. Określenie reżimów lotu (ustawienia i „separacje” w luźnym szyku
3. Ścisłe przestrzeganie ustalonych reguł
4. Ciągły nastuch na ustalonej częstotliwości
5. Unikanie niepotrzebnej korespondencji
6. Ciągła obserwacja ruchu wokół naszego SP
7. Planowanie lotu z uwzględnieniem „najstabszego ogniwa” naszej grupy

# UWAGI PRAKTYCZNE

## KORZYSTAJ Z DOŚWIADCZENIA INNYCH.

Przy złej pogodzie nie pozwalaj sobie na eksperymenty.

Gdy pogarszają się warunki meteorologiczne i widoczność, a z powodu niskiego pułapu chmur trzeba zbliżyć się coraz bardziej do ziemi, pozostaje tylko zmiana kursu na najbliższe lotnisko lub powrót na lotnisko startu

Jeśli załogę stanowi dwóch pilotów sprawdzajcie nawzajem wykonywanie kolejnych czynności

Gdy jeden z Was analizuje mapę lub skupiony jest na czynnościach wewnątrz kokpitu, drugi niech bacznie obserwuje ruch na zewnątrz