

PILOT MANAGER

KTL AOPA POLAND

Sławomir Kubiak

Paweł Korzec





Pilot (manager)

- Właściciel / współwłaściciel
- Wizerunek osoby / firmy
- Trudne decyzje to chleb powszedni
- Doświadczenie w zarządzaniu
- Wierzy w siebie / swoje umiejętności



Lotnictwo to...

- Spełnienie się na innym polu
- Poprawa lub budowanie wizerunku
- Hobby / pasja
- Aura elitarności
- Sposób na wydanie pieniędzy (jest go stać)
- Sposób na przenoszenie się z A do B



P-M ego

- Jestem managerem
- Zwykle (zawsze) mam rację
- Wiem co robię
- Jestem odpowiedzialny
- Umiem wydawać polecenia
- Ja i tak wiem lepiej (bazując na historii swojego doświadczenia w zarządzaniu)
- Nie mam czasu na niuanse lub rzeczy mało istotne.



Trudne decyzje

- Konieczność przerwania lotu z powodu pogody
- Prosić kogoś o pomoc / wskazówkę
- Zainwestować (CZAS) w dodatkowe szkolenie
 - Nie mów mi co mam robić
 - Mój czas jest zorganizowany – kłopoty gdy coś nie wyjdzie.



Szkolenie

- Czy jesteśmy gotowi na szkolenia zindywidualizowane.
- Czy uczymy podejmowania lotniczych decyzji
- Czy uczymy rozpoznawania niebezpiecznych postaw
- Czy jesteśmy gotowi uczyć a nie kasować pieniądze za szkolenie?



Czy da się takie braki wykryć

- Szkolenie
 - Ważny klient, więc robimy wszystko by był zadowolony.
- Egzaminowanie
 - Chwila wstydu – tłumaczona stresem i ekonomią
 - Czy da się takie rzeczy wykryć w ciągu 1-2 godzin
- Okresowe sprawdzenia umiejętności
 - Czy czasem już nie jest za późno?

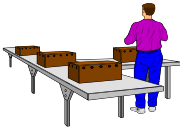


Szara strefa

- Czy pan K. był złym pilotem?
 - Czy pan O. nie potrafił lądować?
 - Czy pan X. nie wiedział, że kończy się paliwo?
 - Czy pan Y. musiał wlecieć w IMC?
-
- Czy to była brawura czy lekkomyślność?
 - Czy to był głupota inteligentnych ludzi czy chwila słabości?
 - Czy my nie zastawiliśmy na nich pułapki?



Graf uporządkowań strukturalnych



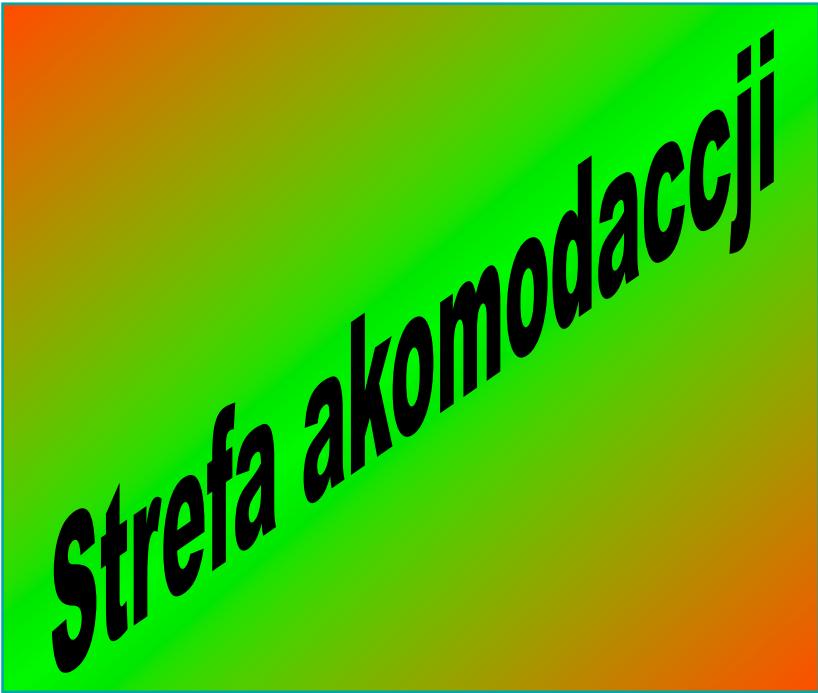
specjalista



manager

POZYCJA

statystyka
fenomenologia



świat



OBSZAR

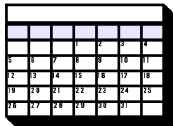
miejsce



sek. godz. dni lata



CZAS



DANE



Kim jest tytułowy MANAGER?

- Każdy instruktor jest managerem
- Każdy instruktor jest odpowiedzialny przed samym sobą za innego człowieka
- Każdy instruktor musi mieć dostęp do informacji właściwych dla managera
- Każdy pilot może być / jest w pewnych sytuacjach instruktorem



BEZPIECZENSTWO.dlapilota.pl

Wszyscy uczymy się na błędach

Warto uczyć się na błędach innych gdyż nasze życie jest zbyt krótkie aby ucząc się na swoich błędach – popełnić je wszystkie samemu



Geneza projektu BEZPIECZENSTWO

- Podstawą działania jest porozumienie, zawarte pomiędzy PKBWL a portalem dlapilota.pl Sp. z o.o., w grudniu 2009 roku
- Projekt powstał przy wsparciu finansowym niezależnego brokera ubezpieczeniowego, firmy Consus
- Projekt jest całkowicie NIEZALEŻNY
- Projekt jest SPOŁECZNY



BEZPIECZENSTWO.dlapilota.pl

To uporządkowany, sklasyfikowany zbiór cyfrowych raportów PKBWL z możliwością przeszukiwania treści dokumentów

zdarzeń w bazie [2868]

Locations Zawartość Załączone dokumenty Użytkownicy

Wprowadź słowa kluczowe:

Wyszukiwanie wg rodzaju zdarzeń

Warunki meteorologiczne
Burze VMC IMC Opad śniegu Brak wpływu warunków meteorologicznych Wiatr Niebezpieczne zjawiska pogodowe Opad marznący Opad deszczu
Czynniki zewnętrzne
Niebezpieczne zbliżenie Tankowanie Naruszenie drogi startowej Odladanie Oblodzenie gaźnika Ogrzewanie Koordynacja ruchu Ptaki Zwierzęta
Pora doby
Świt (przed wschodem słońca) Poranek Dzień Zmierzch (po zachodzie słońca) Noc księżycowa Noc ciemna
Cel lotu
- Inspekcja lonicza Handlowy Pasażerski Prywatny Airtaxi Przebazowanie Czarter Przebazowanie (tylko załoga) Cargo

Przepisy wykonywania i rodzaj lotu
Samodzielny VFR IFR Samodzielny (bez licencji) VFR/IFR Z instruktorem IFR/VFR Krajowy Międzynarodowy
Faza lotu
Uruchamianie silników Kołowanie Kołowanie podlotem Rozbieg Start Wznoszenie Lot trasowy Zniżanie Na prostej
Faza skoku
Oddzielenie Skoczek-Samolot Rozejście grupy skoczków Otwarcie czaszy spadochronu Opadanie ze spadochronem Szybowanie ze spadochronem Zejście Lądowanie ze spadochronem
Rodzaj startu szybowca
Na holu Za wyciągarką Start szybowca z napędem własnym Grawitacyjny Z lin gumowych

A319 A320 AT45 AT72 B733 B734 <small>(Konfiguruj)</small>
B735 B738 B763 C150 C152 C172 E145
E170 JS32 MARS MI2 PA34 PZ04 SF34
SZD9 SZD30 SZD48 SZD50 więcej
Czarter <u>Handlowy</u> <u>Inny</u>
<u>Niehandlowy</u> P. pożarowy
<u>Pasażerski</u> Praca w powietrzu
<u>Prywatny</u> Przebazowanie Ratowniczy (SAR) Transport medyczny Wojskowy więcej
Alkohol <u>Koordynacja ruchu</u>
<u>Naruszenie drogi startowej</u>
<u>Niebezpieczne zbliżenie</u>
Oblodzenie gaźnika <u>Obsługa</u>
<u>naziemna Obsługa</u>
<u>techniczna</u> Odladanie <u>Ptaki</u>
<u>Tankowanie</u> <u>Utrata łączności</u>
<u>Zwierzęta</u>



Geolokalizacja

zdarzeń w bazie [2868]

współsponsor projektu



Bezpieczeństwo **L**otnicze




CONSUS

Organizacje Air Safety Mapa zdarzeń Wyszukiwanie zaawansowane O projekcie Kontakt

Mapa zdarzeń - rodzaje statków powietrznych

Mapa Satelita Hybrydowa Teren



OMEGAir
CARGO Sp. z oo

szukaj

- [AIP Zgłoszenie nieprawidłowości](#)
- [Anonimowe zgłoszenie nieprawidłowości](#)
- [Regulamin](#)
- [Moje konto](#)
- [Dodaj zawartość](#)
- [Zarządzaj](#)
- [Wyloguj](#)
- [Build a GMap macro](#)
- [Location table](#)
- [Lotniska](#)
- [Portal dlapilota.pl](#)

Najpopularniejsze

- [Przerwanie startu samolotu Socata TB-20 Trinidad SP-FCV i kolizja z ogrodzeniem lotniska 415/10](#)
- [Kolizja samolotu An-2TD SP-AOU z przewodami wysokiego napięcia spowodowana błędami pilotażu 869/09](#)
- [Utrata widoczności i upadek na ziemię samolotu Zodiac CH-601 SP-YOK ze skutkiem śmiertelnym 1320/11](#)
- [Lądowanie awaryjne ze schowanym podwoziem samolotu Boeing 767-300 SP-LPC po usterce układu hydraulicznego 1400/11](#)
- [Organizacje "Air Safety" na świecie](#)

Wielkość tagów

POWERED BY Google 1000 stóp 200 m

Dane do Mapy ©2012 Google - Warunki korzystania z usługi

Możliwość wyrażenia opinii...

Moderowane Forum

#7 Zacznijmy od siebie panowie

Jack (niezweryfikowany), 21 grudnia, 2011 - 17:53

Zacznijmy od siebie panowie piloci. Żadne rozwiązania systemowe nie zastąpią zdrowego rozsądku . Umiesz liczyć - licz na siebie , zwykł mawiać mi instruktor. To co się teraz dzieje w lotnictwie to pokłosie bylejakości , która dotarła z innych dziedzin życia. Z tym ,że w lotnictwie ta bylejakość prowadzi w prostej linii do poważnych wypadków.Niech każdy z Was zada sobie prostych kilka pytań:

- kiedy ostatni raz byłem w strefie i ćwiczyłem sytuacje awaryjne???
- kiedy ostatni raz podczas przelotu symulowałem wybór pola do lądowania awaryjnego???
- kiedy ostatni raz symulowałem lądowanie awaryjne na lotnisku ???
- kiedy ostatni raz wykonywałem lot na tzw. ślebaka ?????
- kiedy ostatni raz latałem w warunkach minimum ?????
- kiedy ostatni raz miałem mapę w ręce i analizowałem ją przed i w trakcie lotu ,nie ślepiąc bezmyślnie w prostą krechę wyznaczoną przez wciśnięcie przycisku go too na GPS-ie , i za pomocą suwaka liczyłem trasę ?????

Pamiętajcie nic nie jest dane na zawsze a zaniechanie treningu to utrata nabytych umiejętności i prosta droga do kłopotów... Latanie po kręgu lub przeloty w idealnych warunkach to nie jest sposób na utrzymanie właściwych nawyków pilotażowych.

Panowie Instruktorzy - może czas wrócić do tego co było dobre w przeszłości -więcej dyscypliny i mniej wyrozumiałości dla szkolonych...ale niestety i młoda kadra instruktorska zda się cierpieć na tę samą chorobę...byłe jakoś....co też zostało opisane w poprzednim nr PL...



Anonimowe zgłaszanie nieprawidłowości

Opis zdarzenia: *

Imię:

Telefon kontaktowy - tylko do wiadomości portalu b.dlapilota.pl:

email - tylko do wiadomości portalu b.dlapilota.pl:

Wyrażam zgodę aby przekazać anonimowy raport do:

- PAŻP
- PKBWL
- Aeroklub Polski
- AOPA
- Urząd Lotnictwa Cywilnego
- Zespół Latajmy Bezpiecznie
- Właściciel bądź użytkownik lotniska
- Departament Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym

Proszę o odpowiedź ze strony właściwego organu - jeśli problem może wymagać takiej odpowiedzi:

Tak

Wyrażam zgodę aby portal b.dlapilota.pl skontaktował się ze mną w celu potwierdzenia wiarygodności wpisu: *

Tak

Submit



Ale, raporty PKBWL to nie wszystko.....

- Aby obraz był pełny, brakuje raportów, notatek, uchwał pozostałych instytucji:
 - Aeroklubu Polskiego
 - PAŻP
 - Linii lotniczych
 - ULC
 - Wojska?

