

Instrukcja Wykonywania Lotów na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu.

1. Ustalenia wstępne

Każdy pilot paralotni, decydujący się na lot na paralotni na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu robi to na własne ryzyko i ponosi całkowitą odpowiedzialność za wszystkie konsekwencje cywilno-prawne wynikające z danego czynu. Organizator lotów, Kierownik Startu jak również Wyciągarkowy i Zarząd Aeroklubu Kujawskiego nie odpowiada za poziom wyszkolenia, stan techniczny użytego sprzętu paralotniowego i jego wyposażenia, oraz właściwego zachowania się pilota podczas holowania i lotu na paralotni. Branie udziału przez pilota w całej procedurze startowej oraz locie oznacza automatycznie akceptację niniejszych warunków.

2. Słowniczek, obowiązki pilota paralotni oraz osób obsługujących loty ze startu za wyciągarką.

2.1 Organizator lotów – osoba ustalająca z innymi użytkownikami lotniska AK warunków holowania w danym dniu,

2.2 Kierownik startów – kierownik startów w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26.03.2013 w sprawie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków. W sytuacjach szczególnych Organizator lotów i Kierownik startów może być jedną i tą samą osobą,

2.3. Wyciągarkowy – osoba obsługująca wyciągarkę paralotniową, w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26.03.2013 w sprawie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków.

2.4 Pilot paralotni w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26.03.2013 w sprawie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków.

Przed przystąpieniem do lotów, pilot paralotni powinien spełnić następujące warunki:

- zapoznać się z niniejszą Instrukcją,
- zapoznać się z zasadami ruchu lotniskowego i procedurami panującego w Aeroklubie Kujawskim, poprzez poddanie się odpowiedniemu szkoleniu prowadzonemu przez przedstawiciela AK oraz potwierdzić to podpisaniem stosownego oświadczenia,
- dokonać niezbędnych opłat za korzystanie z płyty lotniska i sprzętu AK, ustalonych przez AK i obowiązujących w danym roku, adekwatnych do jego statusu względem AK (członek AK/ osoba niezrzeszona).

3. Przed lotami Organizator lotów, kierownik startów i/lub pilot/piloci paralotni:

- ustala warunki wykonywania lotów z osobą dyżurującą na lotnisku AK,
- ustala warunki wykonywania lotów z Wieżą na lotnisku wojskowym w Łatkowie,
- powiadamia AMC POLSKA (Zespół ASM-3) o planowanych lotach: TEL:+ 48 22 574 57 33 (do 5735) (sprawdzić aktualny telefon)
- sprawdza pogodę (siła i kierunek wiatru, rozwój zachmurzenia: burze!!!),
- ustalają kolejkę startową np. poprzez ułożenie kasków przy wskaźniku wiatru (rękaw),
- wybierają osoby które kolejno będą pełnić funkcję kierownika startów,

4 Obowiązki pilota.

Każdy pilot powinien posiadać podczas lotów holowanych za wyciągarką:

- kartę wyszkolenia pilota ŚK, lub inne uprawnienia upoważniające do latania na paralotni na terenie RP, oraz uprawnienia do lotów holowanych "H",
 - ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (ubezpieczenie paralotniowe)
 - paralotnię sprawną technicznie, kask, system hamujący,
 - system łączności radiowej stosowany na lotnisku AK,
 - poświadczenie dokonania opłaty za użytkowanie lotniska w formie ustalonej przez zarząd AK,
- oraz
- każdy pilot zobowiązany jest do przestrzegania niniejszej instrukcji,
 - na ewentualną prośbę kierownika startów przedstawienie uprawnień i opłaty za użytkowanie lotniska
 - zobowiązany jest do dba o czystość startowiska, ład i porządek.
 - po wylądowaniu poza terenem lotniska (lądowanie niewidoczne dla kierownika startów):
 - a) zgłoszenie lądowania na lotnisko,
 - b) ustalenie z lotniskiem sposobu powrotu.

5. Obowiązki kierownika startów:

Kierownik startów jest pilotem o dużym doświadczeniu, posiadającym odpowiednie uprawnienia i ubezpieczenie OC.

Kierownik startów odpowiada za:

- sprawdzenie uiszczonej opłaty za możliwość korzystania z lotniska
- wybór miejsca startu spełniającego wymogi bezpieczeństwa (start z boku pasa, odpowiedni kierunek wiatru, bezpieczna odległość od zaparkowanych samochodów oraz przedmiotów mogących stwarzać zagrożenie), obserwacja przestrzeni powietrznej wokół lotniska: samoloty, burze!!!
- koordynację starty na paralotniach z innymi użytkownikami lotniska, poprzez ustalanie kolejność startów poszczególnych statków powietrznych, przerywanie i/lub wstrzymanie starty na paralotniach jeśli sytuacja tego wymaga – np. z e względu na skoki ze spadochronem.
- przestrzeganie procedury startowej,

- utrzymanie dyscypliny na miejscu startu (cisza radiowa, osoby postronne i towarzyszące, itp),
- natychmiastowo przerwa startu(lotu) poprzez komendę „STOP, STOP, STOP” jeżeli zagraża to bezpieczeństwu pilota bądź innych osób (np. splątane linki, skrzydło niestabilne, skrzydło przeciąga się, znaczne odejście z kierunku holowania, pilot nie panuje nad skrzydłem, zagrożenie zaczepienia liny holu o pojazdy bądź przeszkody terenowe),
- obserwowanie holowanej paralotni do zakończenia holu. (jeśli startuje pilot o małym doświadczeniu udzielanie wskazówek pilotowi w czasie holu),
- obserwacja pogody i w razie zagrożenia przerwanie startów,
- pilnowanie, aby osoby postronne oraz pojazdy nie stwarzały zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów,
- w razie wypadku prowadzenie akcji ratunkowej.
- zgłoszenie lotów do AMC POLSKA (Zespół ASM-3) lub upewnienie się w momencie przejścia obowiązków od innego kierownika startów o ich zgłoszeniu

Przywilejem KS jest możliwość holowania się poza ustaloną kolejką startowej po wypuszczeniu 5 pilotów.

4. Obowiązki wyciągarkowego:

- przed każdym holem - sprawdzenie podłączenia i prawidłowości wskazań zegara, kontrola siłownika (wycieki płynu hydraulicznego - zbyt duży ubytek płynu należy natychmiast uzupełnić) lub wymienić na inny, sprawny układ siłownik-zegar,
- przestrzeganie procedury startowej, potwierdzanie poleceń kierownika startów,
- w czasie holu - obserwacja pilota tak długo jak to jest tylko możliwe, obserwowanie wskazań zegara i utrzymywanie siły w granicach ± 10 kg od ustalonej (z reguły 70-80 kg),
- przerwanie holu w razie wystąpienia zagrożenia: przeszkoda na pasie startowym, lina zaczepiona, nieprawidłowe wskazania zegara, usłyszeniu komendy STOP, STOP, STOP
- po holu - zwinięcie liny, podczas zwijania pobieżna kontrola stanu liny, przy zwijaniu liny związanej z kawałków - kontrola stanu połączeń, rozplątanie ew. węzłów na linie
- wyciągarkowy zapisuje każdy hol w dzienniku lotów wg wzoru: holujący, godzina, imię i nazwisko pilota, skrzydło, nadzór startu, uwagi (np. holujący Krzysztof Ch... - godz. 16:45 - pilot Andrzej W... - skrzydło: niebieski Dudek Nemo, nadzoruje Piotr Cw. Instruktor - lot szkoleniowy)
- jeżeli wyciągarkowym jest pilot to po wykonaniu 5 holi ma prawo do startu poza ustaloną kolejką.

5. Procedura startowa i holowania:

- Kierownik startów, wyciągarkowy oraz piloci, po ustaleniu warunków holowania z innymi użytkownikami i wieżą lotniska w Inowrocławiu i Łatkowie, udają się na miejsce startów, samochody pozostawiają na parkingu, w sytuacjach szczególnych po uzgodnieniu tego z kierownictwem AK wjeżdżają na płytę lotniska samochodami; rozkładają znaki startowe, wiatrowskaz i rozpoczynają przygotowania do startów,

- wyciągarkowy rozwija linę, w miejscu i po drodze holowania ustalonej przez Organizatora holowania, po całkowitym rozwinięciu zgłasza - "lina rozwinięta", w przypadku holowania przez bloczek dodatkowo kontroluje stan bloczka i ustawia się w gotowości do holowania,
- pilot paralotni przygotowuje się do startu, przed startem dokonuje kontroli przedstartowej do której zalicza się m.in. kontrola linek, symetryczne i w osi wiatru rozłożenie skrzydła itp.
- po przeprowadzeniu kontroli przedstartowej pilot przypina się do skrzydła,
- pilot podczepia się do liny dopiero po komendzie "lina rozwinięta",
- kierownik startów sprawdza podczepienie pilota, dokonuje ostatniej kontroli przedstartowej ułożenia skrzydła, w razie potrzeby poprawia ułożenie i zgłasza gotowość poprzez wydanie komendy - "pilot gotów, podczepienie sprawdzone",
- wyciągarkowy podczepia linę, sprawdza siłownik, manometr oraz zamocowanie liny, kończy to wydaniem komendy - "lina podpięta, dynamometr sprawdzony",
- kierownik startów powiadamia wyciągarkowego kto startuje, na jakim skrzydle, w jaki sposób oraz podaje wagę pilota i ewentualne inne uwagi np. co do wiatru na startowisku lub doświadczenia pilota: np "startuje pilot Andrzej W... na skrzydle Dudek Nemo niebieski, start klasyczny, waga pilota, pilot doświadczony ale prosi o delikatny hol w uwagi na to że jest to jego 10 hol w tym sezonie)",
- wyciągarkowy potwierdza przyjęcie informacji nt pilota poprzez powtórzenie wszystkiego w kolejności podanej przez Kierownika startów,
- kierownik startów prosi (lub nie) o naciąg wstępny - "proszę naciąg wstępny",
- wyciągarkowy zgłasza gotowość - "jest naciąg wstępny 20 kg, wyciągarka gotowa, silnik pracuje",
- kierownik startów pyta pilota czy pilot jest gotów do startu,
- pilot wydaje komendę startu - "jazda, jazda, jazda",
- kierownik startu, po decyzji pilota przekazuje komendę wyciągarkowemu - "jazda, jazda, jazda", może również komendę startu poprzedzić warunkami wiatrowymi na startowisku „wiatr 1m/s w osi”
- wyciągarkowy potwierdza: "wiatr 1m/s w osi, jest jazda" i zaczyna holowanie,
- kierownik startów upewniwszy się, że hol przebiega prawidłowo (bez krawata, skrzydło ustabilizowane, lot zgodnie z kierunkiem holu itp.) wydaje komendę "pilot w powietrzu "można holować",
- wyciągarkowy potwierdza usłyszaną komendę "pilot w powietrzu", zwiększa siłę holu do ustalonej i kontynuuje hol wg zaleceń i usłyszanych komend od Kierownika startów,
- wyciągarkowy na prośbę pilota lub kierownika startów "luz na linie" niezwłocznie luzuje linę (siła < 20 kg) i czeka na dalsze polecenia (pilot może zrezygnować z wyczepienia lub wrócić na kierunek holowania),
- po komendzie "STOP STOP STOP" wyciągarkowy natychmiast zatrzymuje się. Jeżeli siła nie spada - cofa samochód, jeśli jest taka potrzeba przecina linę,
- wyciągarkowy po dojechaniu do końca pasa zgłasza "koniec holu",
- wyciągarkowy po wyczepieniu liny przez pilota obserwuje, czy lina spada swobodnie. Jeśli tak, zgłasza "lina poszła", w przeciwnym wypadku zgłasza "pilot się nie wyczepił".
- po skończonym holu wyciągarkowy zwija linę, kontrolując jej stan, sprawdza stan podczepień i jedzie na start w celu rozpoczęcia procedury do następnego holu,

6. Łączność radiowa.

Instrukcja Wykonywania Lotów na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu

Wpisany przez marcin

Środa, 26 Luty 2014 18:45 - Zmieniony Środa, 26 Luty 2014 18:49

1. Na lotnisku AK obowiązuje wyłącznie łączność na częstotliwości lotniczej 122,6MHz.
 2. Dopuszcza się używanie łączności radiowej pomiędzy Kierownikiem startów, wyciągarkowym a pilotem paralotni na innej częstotliwości, ale Kierownik startów w tym czasie bezwzględnie musi posiadać dwukierunkową łączność na częstotliwości lotniczej z „wieżą” i innymi użytkownikami lotniska AK, zalecane jest aby wyciągarkowy posiadał chociażby nasłuch częstotliwości lotniczej 122,6MHz,
 3. Kierownik startów każdorazowo musi informując o starcie poszczególnej paralotni innych użytkowników lotniska a w przypadku startów w tym samym czasie innych statków powietrznych musi ustalać kolejność startów w innych użytkownikami, zgodnie z procedurami i frazeologią lotniczą.
 4. Pilot paralotni powinien posiadać chociażby nasłuch na częstotliwości lotniczej oraz bezwzględnie posiadać łączność dwukierunkową z kierownikiem startów i wyciągarkowym.
-
6. Utrzymanie dyscypliny, ładu i porządku na startowisku.

Organizator lotów, kierownik startów, wyciągarkowy oraz pilot paralotni zobowiązani są do przestrzegania zasad niniejszej instrukcji.

WW przypadku stwierdzenia istotnego jej naruszenia lub też działań stwarzających zagrożenie zdrowia i życia osób korzystających z lotniska, zarząd AK może wykluczyć daną osobę z możliwości korzystania z lotniska.

W załączeniu:

1. Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26.03.2013 w sprawie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków wraz z załącznikiem nr 2 dotyczącym paralotni.