Nocka w Aeroklubie Poznańskim

2012-10-25

20 października 2012r. sekcja mikrolotowa Aeroklubu Poznańskiego wykonywała loty nocne. W czasie "nocki", udział w lotach wzięło 9 pilotów sekcji mikrolotowej.



Fot. Łukasz Widyński

Przeczytaj także
- List otwarty do Prezesa P. Olowskiego
- Konferencja Generalna EMF na Malcie
- Kazimierzowskie latanie
- Łomża w słońcu i chmurach
- Rekin przestworzy

Lubię to! 0 Tweet

Idea bezpieczeństwa i ciągłego doskonalenia sztuki pilotażu sprawiła, że 20.10.2012 wraz z kolegami: pil. Mariuszem Jarmuszczakiem, Romanem Wawrzyniakiem, Andrzejem Ciszewskim, postanowiliśmy wykonać loty nocne na Kobylnicy.

Dlaczego na Kobylnicy? Dlatego, że mamy potrzebne instrumenty do wykonania lotów w nocy. Jest podświetlany pas. Przestrzeń nad lotniskiem jest kontrolowana i można ją zarezerwować na czas lotów. Powierzchnia lotniska pozwala na wykonanie lotu czterozakrętowego nie wychodząc poza obszar lotniska, co w przypadku awarii silnika, zabezpiecza nam lądowanie. Przygotowania trwały dwa tygodnie.

Motolotnie biorące udział w tych lotach, zostały doposażone, bądź już miały zainstalowane stosowne oświetlenie, a także łączność dwukierunkową.

Chcąc wykonać loty nocne, oparliśmy się na dwóch dokumentach. Pierwszym był:

„ Dz.U. z 2005 r. Nr 107, poz. 904
ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY
z dnia 25 kwietnia 2005 r.

w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy- Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków

Załącznik nr 3 do rozporządzenia (od str. 23)

Przepisy dotyczące lotów nocnych: Rozdział 5. Pkt. 5.1 i 5.2 (str.26-27).

Wykonywanie lotów

5.1. Lotów na motolotniach nie wolno wykonywać:

1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;

2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:

a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25.000 - zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),

b) gdzie indziej, niż to określono w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.

Lotnicza Polska na Facebooku
Lubię to!
Liczba osób, które lubią **Lotnicza Polska**: 4,509.
Olga Łukasz Dominik Michał
Wtyczka społecznościowa Facebooka

Reklamy












reklama na lotniczapolska.pl AdTaily.pl



5.2. Przepisów pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania przez motolotnię:

1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów - w przypadku lotów zorganizowanych;
3) latarki elektrycznej;
4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.

5.2.1. W przestrzeniach kontrolowanych zezwala się na wykonywanie lotów przez motolotnie wyposażone dodatkowo w:
1) busolę magnetyczną;
2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
3) wysokościomierz;
4) wariometr;
5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
b) rejonów lub tras planowanego lotu;
6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego.



Drugim dokumentem był program szkolenia opracowany przez naszego kolegę - instruktora Romana Wawrzyniaka.

Program Szkolenia Loty Nocne Nadlotniskowe w Warunkach 500/5

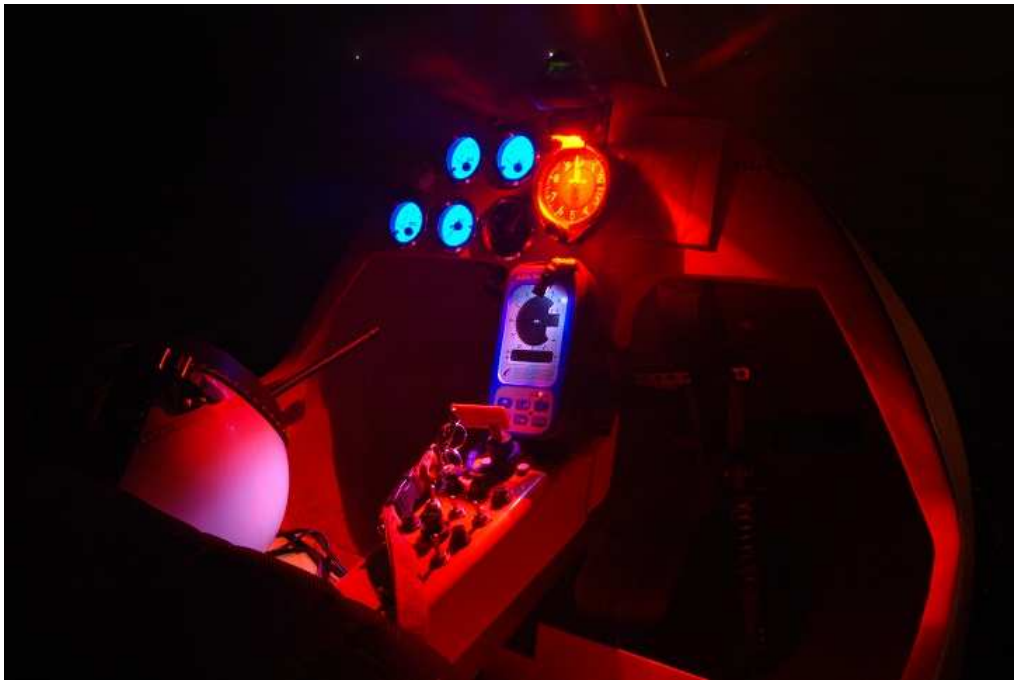
I Warunki dopuszczenia do wykonywania zadania
Do wykonywania zadania może być dopuszczony pilot motolotniowy I klasy posiadający świadectwo kwalifikacji z uprawnieniami radiotelefonisty pokładowego, ponadto ma aktualną KTP.

II Szkolenia teoretyczne należy przeprowadzić w formie sprawdzenia i przypomnienia tematyki przeznaczonej do opanowania – loty nocne VFR nadlotniskowe. Liczbę godzin, zajęć i tematykę ustala szef wyszkolenia ośrodka, stosownie do poziomu wyszkolenia lotniczego pilota.

III Pełne przygotowanie do realizacji zadania Loty Nocne Nadlotniskowe (dalej LNN).

Podczas przygotowania, piloci odbywający szkolenie, powinni opanować wiedzę stosowaną w zakresie następujących zagadnień:

- zapoznanie z układem świetlnych obiektów orientacyjnych w rejonie przeprowadzonych tras nawigacyjnych
- omówienie sposobu wznowienia orientacji w nocy, sposobu wykorzystania lotniska zapasowego
- sprawdzenie ogólnego przygotowania nawigacyjnego do lotów



Wskazówki organizacyjne

• Kolejność wykonywania ćwiczeń jest obowiązkowa
• We wszystkich lotach nocnych załoga zobowiązana jest posiadać ręczne latarki elektryczne, GPS z podświetleniem
• Wszystkie loty nocne należy wykonywać w zwykłych warunkach atmosferycznych
• Motolotnia wykorzystana do LNN musi posiadać na pokładzie sprawną busolę i radiostację korespondencyjną
• Każdy lot nawigacyjny w nocy powinien być wykonywany po pełnym zatankowaniu paliwa
• Podczas wykonywania zadania należy w miarę możliwości wykorzystać wszystkie środki nawigacyjne

Loty Nocne Nadlotniskowe

Do celów szkolenia i treningu mogą być wykorzystane loty nocne jako loty VFR.

W rejonie nadzorowanym lotniska, jak również w rejonie kontrolowanym lotniska wspólnie użytkowanego z zachowaniem następujących warunków:

- widzialność w rejonie lotniska nie mniejsza niż 5km
- podstawa chmur nie mniejsza niż 500m
- wiatr do 5m/s
- zapewniona łączność radiowa statku powietrznego z kierownikiem lotów LNN można wykonywać na motolotniach posiadających następujące wyposażenie: zegar czasowy, busola, prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, paliwomierz, przyrządy pracy silnika, GPS z podświetleniem, urządzenia radiowe, reflektor do lądowania, ważną metrykę motolotni, światła pozycyjne motolotni (czerwone na lewym skrzydle, zielone na prawym skrzydle i białe na ogonie) Zabrania się wykonywania LNN pilotom niedopuszczonym przez komisję lotniczo-lekarską.

Ważność KTP z lotów nocnych wynosi 12 miesięcy i może być przedłużona przez instruktora na postawie wykonania przez pilota lotów samodzielnych w charakterze dowódcy motolotni.
LNN można wykonywać na lotnisku przystosowanym do lotów nocnych zgodnie z instrukcją użytkowania lotniska. Starty i lądowania bez wyłożonego startu nocnego,a jedynie przy świetle pokładowego reflektora do lądowania w celu szkolenia i treningu może wykonywać tylko jedna motolotnia (statek powietrzny) nad danym lotniskiem.

Nocne loty nawigacyjne można wykonywać, gdy zostało wyznaczone lotnisko lub lotniska zapasowe przygotowane do przyjęcia motolotni w nocy.

Na lotnisku zapasowym musi być zapewniony dyżur przez cały czas trwania lotów nocnych.

Wykonywanie LNN nie wymaga wyznaczani lotniska zapasowego.
Wykołować na linię startu przygotowanego, lub wykonawczego oraz startować można tylko po otrzymaniu zezwolenia od kierownika lotów, a na lotnisku zapasowym od dyżurnego lotniska.



Podczas wykonywania lotów z kręgu nadlotniskowego nie może być w powietrzu więcej niż trzy motolotnie, a odległość pomiędzy nimi nie mniejsza niż 500m. Motolotnia powracająca ze strefy, lub trasy nawigacyjnej powinna wejść w krąg nadlotniskowy, przelecieć nad znakami, zgłosić pozycję z wiatrem pomiędzy drugim i trzecim zakrętem nadlotniskowym. Kierownik lotów w odpowiedzi określi kolejność lądowania. Pilot po wejściu na prostą do lądowania jest zobowiązany zameldować o swoim położeniu, a ten z kolei pozwala albo zabrania lądowania (może być optyczny sygnał –zielone światło podane ze startu.

Po zakołowaniu motolotni na wyznaczone miejsce i wyłączeniu silnika oraz świateł należy przy wózku motolotni ustawić światło białe.

Zabrania się zamykać kran paliwa w czasie postoju motolotni na starcie w punkcie oczekiwania."

Z tymi dokumentami udaliśmy się do naszego szefa wyszkolenia pil. Instruktora Krzysztofa Sałkowskiego w celu konsultacji i akceptacji. Odbyliśmy stosowną odprawę z pilotami (piloci posiadają świadectwa Kwalifikacji PHGP). Motolotnie przygotowane, piloci przygotowani łączność sprawdzona i czekamy na pogodę. Teoretycznie warunki mogły być spełnione (widzialność 500/5), ale zawsze jest, ale… po zachodzie słońca pojawia się warstwa mgły dywanik 20 cm rozciągająca nad pasem startowym. Czekamy, czekamy, i wreszcie można wystartować światła pasa włączone kierownik lotów przy radiu, pil. Instruktor Mariusz Jarmuszczak podejmuje decyzje możemy startować. Wykonywaliśmy loty nocne nadlotniskowe.

W lotach nocnych brali udział piloci Sekcji Mikrolotowej Aeroklubu Poznańskiego

-Krzysztof Ciszewski
-Andrzej Ciszewski
-Roman Wawrzyniak
-Mariusz Jarmuszczak
-Marcin Rogoźiński
-Łukasz Widyński (dokumentacja fotograficzna)
-Janusz Smólski
-Janusz Chomicz
-Janusz Sadło



Loty zakończone sukcesem. Koledzy zdobyli nowe doświadczenie. Cel, jakim było doskonalenie sztuki pilotażu został osiągnięty. Bezpieczeństwo zostało zachowane.

Autorem zdjęć jest Łukasz Widyński

Sekcja Mikrolotowa Aeroklubu Poznańskiego

Krzysztof Ciszewski

Ocena:

(21) **znakomity :)**

Poleć znajomemu | Wykop to | Drukuj | Podyskutuj na Forum

Opinii: **6** | Dodaj swoją opinię

~~Gitek~~ Utworzony: 2012-10-26 22:39:24

Kto to jest radiotelefonista ? Powinno być radiooperator ! Polonista tego nie pisał.

~~Umiejący czytać~~ Utworzony: 2012-10-26 11:40:24

Ludzie, zanim zacznie wszystko krytykować i ośmieszać, nauczcie się najpierw czytać ze zrozumieniem! Loty odbyły się