

# Przewodnik po Aeroklubie Nadwiślańskim



## Spis Treści:

1. Wstęp
2. Mapy i plany
3. Budynek
4. Lotnisko
5. Wymagania
6. Dzień lotny
7. Co warto mieć ze sobą na starcie
8. Inne
9. Osoby funkcyjne

## Wstęp

Niniejszy przewodnik jest przeznaczony dla nowych pilotów i uczniów-pilotów dołączających do naszego klubu oraz dla osób z ukończonym kursem podstawowym które chcą dalej odbywać szkolenie lotnicze. Poradnik ma zapewnić podstawowe wiadomości i „know-how” w naszym aeroklubie, głównie skierowany jest on do szybowników, ale i piloci samolotowi znajdą tu coś dla siebie.

## Mapy

Mapy, które wszyscy latający muszą znać to rejon lotniska oraz kroki lotniska.  
<https://www.ais.pansa.pl/vfr/aip.html> następnie AD > AD 4 > EPGI

## Budynek

Pomieszczenia, w których załatwicie wszystkie sprawy to **administracja** (płatności i noclegi, **wyszkolenie** (dokumentacja lotnicza i przebieg szkolenia), **biuro techniczne** (dokumentacja techniczna, zgłaszanie usterek), **sala wykładowa** (Odprawy) oraz **sala przygotowania do lotów wraz z spadochroniarnią** (PDTy, spadochrony, akumulatory, klucze).

## Lotnisko

Najważniejsze punkty na naszym lotnisku to: budynek główny, hangary: samolotowy i szybowcowy stacja paliw, wiata i garaże (mapa 4-0 w AIS).

Miejsca codziennego rozłożenia startu na dwóch kierunkach 13/31, drogi kołowania i miejsca ustawienia szybowców do startu na termikę.

Należy zaznajomić się z charakterystycznymi punktami orientacyjnymi w rejonie lotniska, punkty dolotowe/odlotowe (mapa 5-0 w AIS), charakterystyka kręgu (południowy szybowcowy i północny samolotowy) i podejścia do lądowania (od zachodu las od wschodu zalesiona górka)(mapa 4-0 w AIS).

## Wymagania przed rozpoczęcie lotów w AN

- Opłacone z góry loty, które planujemy wykonać,
- Podpisana deklaracja członkowska oraz regulamin wykonywania lotów,
- Znajomość instrukcji operacyjnej Aeroklubu Nadwiślańskiego,
- Ważne badania lotniczo-lekarskie,
- Każdy uczeń-pilot zobowiązany jest do posiadania ubezpieczenia NNW,
- Piloci muszą wiedzieć kiedy wykonują lot pod nadzorem instruktora tj. kiedy nie spełniają warunków; 15 lotów w tym 2 loty z instruktorem, 5 h i 5 lotów na każdą metodę startu w ciągu 24 miesięcy od danego dnia lotnego.

## Dzień lotny

### Odprawa przedlotowa

Dzień lotny w Aeroklubie Nadwiślańskim zaczyna się **punktualnie o 9:00** (prosimy o nie spóźnianie się) na sali odpraw gdzie przedstawiana jest sytuacja meteorologiczna, ruchowa oraz jest przydzielany sprzęt i instruktorzy na dany dzień a także ewentualne uwagi do dni poprzednich.

### Przed wyjściem do hangaru

Następnie osoby zainteresowane lataniem pobierają segregatory PDT, spadochrony i akumulatory w Sali przygotowań do lotu. **Należy sprawdzić akumulator:** akumulator z numerem szybowca podłącz do miernika, wciśnij przycisk obciążenie. Napięcie musi wynosić min. 12 V. Jeśli jest poniżej, akumulator należy podłączyć ponownie do ładowania i zgłosić się do działu technicznego po akumulator rezerwowego. Pierwszy wychodzący w stronę hangaru pobiera klucz z wieszaka obok szafy ze spadochronami..

### Czynności hangarowe przed lotem

Kolejną czynnością jest udanie się do hangaru szybowcowego oraz wystawienie sprzętów (**UWAGA! Osoba KIERUJĄCA wyhangarowaniem musi być pilotem z licencją lub instruktorem**). W tym samym czasie odbywa się rozłożenie kwadratu na płycie lotniska (wyznaczone osoby). Po otwarciu hangaru klucz umieszczamy we wskazanym miejscu (na filarze w hangarze szybowcowym, w szufladzie biurka w hangarze samolotowym). Po

wyciągnięciu sprzętu należy go przygotować (umyć, uzbroić). Po wyhangarowaniu zamykamy hangar. **NIGDY NIE ZOSTAWIAMY OTWARTEGO HANGARU BEZ OPIEKI!**

### Mycie szybowców

Akcesoria do mycia i tankowania i transportowania szybowców znajdują się przy lewej (wschodniej) ścianie hangaru szybowcowego. Nie używamy wiader z placu zabaw! Na zewnątrz w blaszanym schowku znajdują się krany z wodą. **Prosimy używać świeżej wody z płynem i czystej szmatki/gąbki do każdorazowego mycia szybowca!**

W pierwszej kolejności myjemy skrzydła, następnie stateczniki i kadłub, na końcu podwozie. Jeżeli szybowiec wrócił z lądowania w terenie przygodnym, należy szczególnie dokładnie oczyścić dolne powierzchnie skrzydeł oraz kadłuba wraz z podwoziem i kółkiem ogonowym, a w razie potrzeby odkurzyć wnętrze kabiny. **Odkurzacz przemysłowy** na kółkach znajduje się w warsztacie szybowcowym lub hangarze samolotowym – proszę przed wypożyczeniem zapytać mechanika! Wodę po umyciu szybowca należy wylać, a szmatki/gąbki rozwiesić do wyschnięcia.

**Czyszczenie oszklenia kabiny** proszę wykonywać **WYŁĄCZNIE** gdy zajdzie taka potrzeba, z użyciem pianki (niebiesko-biały spray w puszcze) i papieru do oszklenia znajdującego się na stojaku w hangarze samolotowym (przy biurku mechanika). **Proszę nie myć oszklenia na mokro ścierkami/gąbkami do mycia szybowców – grozi to trwałymi uszkodzeniami pleksi.**

### Mycie samolotów

Mycie samolotów wykonujemy podobnie jak szybowców, z użyciem środków znajdujących się w hangarze samolotowym w szafce przy biurku mechanika. W szafce znajduje się kilka płynów o różnym przeznaczeniu, dlatego proszę czytać etykiety. Wiaderka, ścierki, szczotki i gąbki znajdują się na stoliku przy wejściu do hangaru. **Proszę również czyścić zabrudzenia olejem i spalinami na spodzie kadłuba**, szczególnie w przypadku przelania oleju! Trudno dostępne miejsca myjemy z użyciem drabiny lub leżanki (przed wypożyczeniem należy spytać mechanika).

### Przegląd przed dniem lotnym

Przed zaciągnięciem na start należy wykonać przegląd przed dniem lotnym zgodnie z instrukcją zawartą w PDT i poświadczyć go w PDT. Poświadczenie (podpis) w PDT może wykonać osoba upoważniona do wykonywania lotów na danym typie, przeszkolona w zakresie wykonywania przeglądów i wypełniania PDT – przeszkolenie takie udokumentowane jest wpisem do systemu eCAMO. **W przypadku braku przeszkolenia (np. podstawówka szybowcowa) przegląd nadzoruje i podpisuje instruktor nadzorujący.**

W przypadku stwierdzenia usterki należy ten fakt zgłosić do instruktora nadzorującego i działu technicznego.

### Pobieranie odstoju, oleju i paliwa (motoszybowiec/samolot)

Odstoje paliwa zlewamy do pustych słoików znajdujących się w regale po prawej (zachodniej) stronie hangaru obok biurka mechanika. Stary odstój (poprzednią próbkę) wlewamy do kanistra na dole regału. Każdy słoik jest podpisany znakami rejestracyjnymi. Zlanie odstoju odnotowujemy w książce odstoju (segregator na biurku).

Skrócona instrukcja pobierania oleju znajduje się w książce olejowej. Poziom oleju sprawdzamy **czystym bagnetem, na ZIMNYM silniku**, lub minimum 30 minut po wyłączeniu silnika. Właściwy poziom oleju musi mieścić się w dopuszczalnym zakresie oznaczonym na bagnecie - zarówno niedobór, jak i nadmiar oleju jest niebezpieczny dla silnika. Olej do uzupełnienia znajduje się w regale po prawej (zachodniej) stronie hangaru, obok pojemników na odstój paliwa. Uzupełnienie oleju odnotowujemy w książce olejowej (segregator na biurku) oraz w PDT. **Uczniowie-piloci powinni wykonywać tę czynność zawsze pod nadzorem instruktora!** W przypadku stwierdzenia nadmiernego stanu oleju, należy odciągnąć nadmiar za pomocą odsysarki ręcznej, dostępnej w hangarze samolotowym (regał olejowy). Ewentualne wycieki na silniku lub elementach samolotu należy starannie usunąć.

Paliwo pobieramy na stacji znajdującej się za hangarem samolotowym. Pobranie zapisujemy w PDT.

### Transport na start

Jeśli wynik przeglądu przedlotowego jest pozytywny, szybowiec można zaciągnąć na kierunek startu podany na odprawie. Szybowce **zaciągamy klubowymi samochodami** (prywatni właściciele korzystają z własnych pojazdów) jeżeli jest możliwość to na dwuholu z zachowaniem procedur transportu.

### Procedury na kwadracie szybowcowym

**Na kwadracie należy stosować się do poleceń kierownika lotów.** Osoby podpinające linę i wypuszczające szybowiec muszą być szczególnie uważne (który zaczep podpiąć? Kiedy puścić skrzydło?). Kierownik lotu wyznacza chronometrażystę, który musi dbać o poprawność i kompletność zapisów na liście wzlotów.

W pierwszej części dnia do pojawienia się odpowiednio mocnej termiki wykonujemy loty po kręgu (głównie uczniów pilotów) następnie po rozpoczęciu startów na termikę loty po kręgu wstrzymujemy lub ograniczamy do niezbędnego minimum. W godzinach popołudniowych dla zainteresowanych wykonywane są dalsze loty po kręgu, po decyzji instruktora w zależności od dyspozycji psycho-fizycznych uczniów i personelu. **Przed każdym lotem wykonujemy przegląd przed lotem (kabinowy).**

### Po lotach

Po zakończeniu lotów następuje wykonywanie przeglądów po dniu lotnym, zgłaszanie usterek oraz zahangarowanie sprzętu ponownie przez osobę z doświadczeniem (pilot lub instruktor), oprócz szybowców wykonujących dalsze operacje lotnicze.

Po lotach odnosimy spadochrony do ponumerowanych szafek oraz podłączamy akumulatory do ładowania. Ostatni pilot wychodzący z hangaru zamyka go i odwiesza klucz w Sali przygotowań do lotów. Zamykamy dzień sprawdzeniem wypełnionych PDTów, chronometraży, książki ucznia-pilota. **(Wszystkie czasy muszą się zgadzać z chronometrażem).**

Jako ośrodek szkolenia staramy się aby każdy z uczniów-pilotów i pilotów wykonał loty ale to od samych zainteresowanych zależy ile lotów uda się wykonać. Sprawne podczepianie liny, przepychanie szybowców na start i prowadzenie chronometraża mają duże znaczenie.

## Co warto mieć ze sobą na starcie?

- Czapka (jasna okrągła bez daszka – nie ciemnego koloru!),
- Okulary przeciwsłoneczne,
- Prowiant, woda (niegazowana),
- Ubranie na ewentualną zmianę pogody lub na czas dłuższego wysokiego lotu termicznego,
- Książka ucznia-pilota, mapa,
- Długopis,
- Zegarek.

## Inne

Obowiązkiem ucznia-pilota jest bieżące i rzetelne wypełnienie książki przebiegu szkolenia szybowcowego (loty uwagi, inne) następnie przekazanie książki do instruktora w celu weryfikacji i uzyskania podpisu pod uwagami.

W przypadku laszowania nowego typu szybowca dla uczniów-pilotów oraz pilotów z małym doświadczeniem wymagany jest lot sprawdzający z instruktorem. Instrukcja z zakresu wiedzy wymaganej do przeszkolenia na nowy typ szybowca znajduje się na tablicy koło Sali wykładowej oraz na stronie internetowej [www.lisie.pl](http://www.lisie.pl)

Wszyscy piloci latający na Aeroklubowym sprzęcie muszą posiadać ważne KWT i KTP. Po wystąpieniu usterki należy ją niezwłocznie zgłosić do instruktora nadzorującego i działu technicznego.

**W przypadku pytań lub niejasności ZAWSZE możecie zapytać pracowników lub instruktorów!**

## Osoby funkcyjne

Małgorzata Naróć – Dyrektor

Jakub Jankowiak – Szef Szkolenia

Wojciech Średniawa – Szef Techniczny

Bartosz Staszak – Kierownik lotów/odprawy

Dariusz Leszkiewicz – Instruktor Szybowcowy

Wojciech Serwatka – Mechanik szybowcowy

Bezpiecznych lotów :)