

Newsletter Luty 2016

EPKM NEWS

W NUMERZE

- **BEZPIECZNA EKSPLOATACJA SAMOLOTÓW** 2
- **OCHRONA LOTNISKA** 2
- **BEZZAŁOGOWCE** 3
- **HISTORIA** 4
- **MODELARSTWO** 5
- **KWT 2016** 5

ROZWÓJ LOTNISKA

Spotkanie z władzami miasta

W dniu 10 lutego 2016 r. odbyło się pierwsze spotkanie w Urzędzie Miasta nowego prezesa Aeroklubu Śląskiego Michała Tomanka z prezydentem miasta Katowice Marcinem Krupą oraz wiceprezydentem Waldemarem Bojarunem.

Podczas spotkania zaprezentowana została koncepcja rozwoju lotniska, która wcześniej była już przedstawiona Członkom Aeroklubu Śląskiego podczas ostatniego Walnego Zgromadzenia w grudniu 2015 r.

Przedstawione plany spotkały się z dużym zainteresowaniem i poparciem ze strony władz miasta.

Podczas rozmów omówiono także te obszary działalności Aeroklubu Śląskiego, w których

miasto Katowice może współuczestniczyć oraz którymi jest zainteresowane. Chodzi przede wszystkim o imprezy plenerowe oraz wydarzenia ściśle związane z tegorocznym kalendarium widowisk i festynów włączając te o charakterze lotniczym. Władze miasta podtrzymują wolę promocji małego lotnictwa oraz traktują Lotnisko Muchowiec jako pozytywną strefę miasta Katowice.

Poruszone zostały również zagadnienia dotyczące podatków i opłat, jakie Aeroklub Śląski odprowadza do Urzędu Miasta, a w konsekwencji przedyskutowano aktualny stan prac związanych z certyfikacją lotniska.

Jednym z istotnych punktów dyskusji było wypracowanie wspólnego stanowiska w kontekście zmian legislacyjnych dotyczących sposobu naliczania wysokości podatku od nieruchomości oraz wysokości opłaty z tytułu użytkowania wieczystego. Kwoty opłat z tego tytułu mają zasadniczy i bezpośredni wpływ na koszty działalności Aeroklubu Śląskiego przekładając się jednocześnie na wysokość opłat z tytułu użytkowania lotniska oraz obsługi drogi startowej.

W najbliższym czasie zostaną podjęte decyzje w tej istotnej dla nas sprawie. ■



Krótko w temacie

Drogie Koleżanki i Koledzy,

Przede wszystkim chciałbym podziękować Wam za pozytywny odzew, jaki otrzymałem na temat inicjatywy powstania aeroklubowego newslettera.

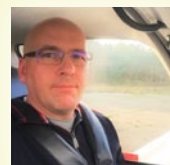
Cieszę się zwłaszcza, że już kilka osób zadeklarowało swoją chęć współredagowania tego periodyka.

W bieżącym numerze podaję kilka informacji dotyczących aktualnych prac Zarządu i najbliższych planów z tym związanych. Z uwagi na ograniczenia pogodowe nieco mniej informacji o lotach - mam jednak nadzieję, że z rozpoczęciem sezonu artykułów pojawi się więcej.

Ponadto chciałbym szczególnie podziękować kolegom Januszowi Moczulskiemu za obszerne opracowanie i przygotowanie tekstu w dziale historia, Adamowi Wieczorkowi za inicjujący tekst z dziedziny modelarstwa oraz Marcelowi Kotasowi za pierwszą część artykułu dotyczącego bezzałogowców.

Nadal zachęcam wszystkich członków i sympatyków Aeroklubu Śląskiego do włączenia się w projekt wspólnego redagowania tego periodyka.

**Pozdrawiam,
Robert Kempa**



Z prac Zarządu...

Na pierwszym posiedzeniu nowego Zarządu Aeroklubu Śląskiego omówiono aktualną sytuację stowarzyszenia oraz poruszono główne założenia prac w najbliższych tygodniach. Szczególną uwagę poświęcono projektowi remontu pasa, a także przyjęto obszary odpowiedzialności pomiędzy poszczególnymi członkami zarządu.

Podjęto decyzje na temat udostępnienia płyty lotniska dla celów organizacji Światowych Dni Młodzieży w lipcu 2016 oraz rozpoczęciu rozmów dotyczących organizacji Śląskiego Air Show w miesiącu sierpniu.

Zrewidowano przedmiot i zakres odpowiedzialności dla firmy realizującej ochronę lotniska wraz z zatwierdzeniem stosownych postanowień umowy.

Przyjęto założenia dla struktury organizacyjnej Aeroklubu Śląskiego uwzględniające kryteria oraz wytyczne dla otrzymania certyfikatu AOC (certyfikatu przewoźnika lotniczego) oraz dalszego prowadzenia obsługi technicznej statków powietrznych i systemu zarządzania ciągłą zdolnością do lotu.



BEZPIECZEŃSTWO

O eksploatacji samolotów na spotkaniu pilotów

20 stycznia br. w sali konferencyjnej Restauracji Odlot odbyło się spotkanie pilotów samolotowych poświęcone sprawom bezpiecznej eksploatacji samolotów w okresie zimowo-wiosennym.

Na spotkanie przybyło ponad pięćdziesięciu licencjonowanych pilotów oraz kursantów.

Głównym prowadzącym spotkanie był szef techniczny Grzegorz Boduszek, który omówił zasady prawidłowego przygotowania samolotu do lotu, przeglądu przed pierwszym lotem w danym dniu oraz przed każdym lotem.

Mankamenty

Jak się okazuje, największym problemem w codziennym użytkowaniu samolotów przez naszych pilotów jest brak należytej staranności w przygotowaniu samolotu oraz w czynnościach poprzedzających start. Brak odpowiedniego podgrzania silnika przed jego uruchomieniem, zbyt krótka praca silnika na wolnych obrotach przed rozpoczęciem próby, niedokładne kontrolowanie odstojów paliwa na okoliczność wytrącania się wody, przedstawianie samolotu pchając za kołpak lub maskę silnika, zajmowanie miejsca w samolocie i ustawianie fotela przez podciąganie się podchwytem za tablicę przyrządów lub okablowanie, przesuwanie fotela bez odbezpieczenia dźwigni – to tylko podstawowe przyczyny powstawania coraz częstszych uszkodzeń w naszych samolotach.

Co dalej?

Jak przeciwdziałać oblodzeniu samolotu oraz jak wykonywać bezpiecznie lot w warunkach, których może wystąpić oblodzenie opowiedział instruktor Zygmunt Gołąb.

Spotkanie podsumował dyrektor Jarosław Szoltysek, zwracając się do wszystkich z apelem o większe poszanowanie sprzętu, na którym latamy oraz przestrzeganie instrukcji. Przypomniał również o istnieniu systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) i zachęcał do korzystania z niego dla naszego wspólnego dobra i podnoszenia bezpieczeństwa. ■

OCHRONA

Dyżurny lotniska - w czym mogę pomóc?

Tak się niestety stało, że przez ostatnie kilka miesięcy funkcja dyżurnego lotniska zanikła, choć oficjalnie stanowisko takie widniało na wywieszkach rozlokowanych w różnych miejscach lotniska.

Czas pokazał, że dyżurny lotniska jest potrzebny i to na każde zawołanie, od wschodu do zachodu słońca. Czyli wtedy, gdy piloci aeroklubowi chcą latać, użytkownicy lotniska tankować a samoloty z innych lotnisk przylatywać i odlatywać z lotniska Katowice Muchowiec.

Od 1 marca w pełni przywrócona zostanie funkcja dyżurnego operacyjnego lotniska. Funkcję tę pełnić będą wyznaczeni na każdy dzień instruktorzy etatowi Aeroklubu Śląskiego, którzy będą odpowiedzialni za: wydawanie samolotów i szybowców do lotu, przyjmowanie samolotów i szybowców po locie, tankowanie samolotów, kontrolowanie stanu wydawanego i przyjmowanego po locie samolotu i szybowca, sprawdzanie prawidłowości dokumentacji wypełnionej po locie, sprawdzanie stanu lotniska, kontrolowanie dostępu osób do płyty lotniska.

Pełniący obowiązki dyżurnego, będzie do dyspozycji na terenie lotniska pod numerem telefonu:

+48 728 809 287

W czasie pełnienia obowiązków dyżurnego, instruktor nie będzie wykonywał lotów.

Również od 1 marca, recepcja Aeroklubu Śląskiego będzie czynna dłużej, niż do tej pory. Wszystkie sprawy będzie można załatwić w godzinach od 8 do 18. ■



DJI PHANTOM



www.wired.com

Podstawowe parametry:

- Waga (z baterią i śmigłami): 1280 g
- Przekątna (ze śmigłami): 590 mm
- Maksymalna prędkość wznoszenia: 5 m/s
- Maksymalna prędkość opadania: 3 m/s

Dokładność zawisu:

- W pionie: +/- 10cm
- W poziomie: +/- 1m

Maksymalna prędkość:

- 16 m/s (w trybie ATTI, bez wiatru)

Maksymalna wysokość n.p.m.:

- 6000 m

Temperatura pracy:

- 0°C to 40°C

GPS:

- GPS/GLONAS

www.drony.net

BEZZAŁOGOWCE

Bezzałogowe statki powietrzne - cz. I

Marcel Kotas

Bezzałogowe statki powietrzne zwane potocznie „dronami” powszechnie zawitały na półkach w supermarketach. Dla większości użytkowników „dron” wydaje się być fajnym gadżetem do zabawy niejednokrotnie używanym do wykonywania zdjęć z powietrza.

Przyjrzyjmy się bliżej specyfikacji najbardziej popularnego bezzałogowca na rynku - DJI PHANTOM. Dron o maksymalnej masie startowej 1,3 kg z kamerą 13Mpx ma możliwość wykonania 20 min lotu na maksymalnym pułapie operacyjnym 6000m n.p.m w zasięgu 3km! Osiągi zabawki za 4 tys zł z pewnością robią wrażenie na pilotach innych statków powietrznych, którzy niebawem będą latać ślalomem pomiędzy nowymi intruzami przestworzy.

Obecnie wymagane są uprawnienia tylko od osób, które chcą świadczyć komercyjne usługi z wykorzystaniem systemów bezzałogowych. Uprawnienie, o którym mowa to świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego UAVO.

Aby uzyskać taki dokument należy przystąpić do egzaminu państwowego przed egzaminatorem LKE. Po pozytywnie zdanym egzaminie, kandydat otrzymuje świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego UAVO z uprawnieniem do wykonywania lotów w zasięgu wzroku (VLOS).

W przypadku gdy kandydat ubiega się o uprawnienie dające możliwość wykonywania lotów poza zasięgiem wzroku

(BVLOS), w takiej sytuacji należy odbyć specjalistyczne szkolenie, które składa się z 30h zajęć teoretycznych, 15h zajęć praktycznych na symulatorze oraz platformie bezzałogowej.

Niestety prawo nie określa jeszcze wymagań dotyczących obowiązkowego montowania transponderów na bezzałogowcach, co może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo pozostałych użytkowników przestrzeni powietrznej.

W następnym wydaniu Newslettera zostaną przedstawione informacje dotyczące miejsc, w których możemy spodziewać się lotów bezzałogowych statków powietrznych. ■



Pierwsze organizacje lotnicze na Śląsku

Janusz Moczulski

Wielu z nas nie zdaje sobie sprawy z wagi i wymiaru działań amatorskiego ruchu lotniczego na Śląsku. Na ogół nie wiemy, jak dużo działało się zanim jeszcze powstało lotnisko Muchowiec. Spróbuj to nieco przybliżyć.

Początki lotnictwa zbiegły się z bardzo interesującym okresem tuż po przyłączeniu Śląska do Macierzy. Zbiegają się w czasie ważne historyczne wydarzenia. To okres ruchów narodowościowych, odzyskania przez Polskę niepodległości i Powstań Śląskich. Pierwszy lot śląskiego samolotu S-3 braci Soporów odbył się zaledwie rok po podpisaniu traktatu w sprawie Śląska przyznanego Polsce po trzecim Powstaniu Śląskim i 5 lat po ogłoszeniu niepodległości Polski po blisko 150 letniej niewoli.

Próby powołania do życia organizacji skupiającej polskich lotników miały miejsce jeszcze w okresie zaborów. W 1911 roku Stanisław i Konstanty Lubomirscy czynili starania u władz rosyjskich, by powołać w Warszawie Aeroklub Królestwa Polskiego. Pierwszą formalno-prawną organizacją polskich lotników sportowych był Aeroklub Polski w Poznaniu, założony 30 października 1919 r., który w lutym 1920 r. został członkiem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (w skrócie: FAI). Niemal jednocześnie, w czerwcu 1920 roku w Warszawie powołano do życia Aeroklub Polski w Warszawie. 18 stycznia 1921 roku na wspólnym zebraniu delegacji Aeroklubu Polskiego w Poznaniu oraz Aeroklubu Polskiego w Warszawie postanowiono utworzyć ogólnopolską organizację lotniczą pod nazwą Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (ARP). Początkowo ARP był federacją dwóch aeroklubów, Aeroklubu RP w Poznaniu i Aeroklubu RP w Warszawie. Z uwagi na fakt, że Aeroklub RP w Warszawie działał w stolicy kraju, z czasem to on przejął funkcję reprezentanta Polski w FAI.

Organizacje lotnicze w Katowicach wielokrotnie zmieniały swoje nazwy i przekształcały się z jednej w drugą. Kiedy był ich faktyczny początek? Formalnie, Aeroklub Śląski został utworzony 12 grudnia 1930 roku z połączenia Klubu Pilotów

Województwa Śląskiego powstałego 19.10.1927 r. z włączeniem Lotniczej Kadry Kolejowej w Katowicach oraz Śląskiego Klubu Lotnictwa Żaglowego. Wraz z przekształceniem wcześniejszych organizacji w Aeroklub Śląski w strukturach Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, środki finansowe i majątek zebrane we wcześniejszym okresie weszły w majątek Aeroklubu RP (stanowiły 80% pieniędzy z wszystkich środków z całej Polski), a czasopismo Pilot, wydawane w Katowicach w latach 1927-1928 jako organ Klubu Pilotów, zostało wcielone w warszawskie czasopismo Młody Lotnik. Ale wróćmy do początków.

Pierwsza organizacja, która zajęła się rozwojem lotnictwa w naszym rejonie to Śląski Komitet Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej Państwa, zawiązany przez działaczy samorządowych i pracowników kolei 24 stycznia 1924 roku. Niespełna 3 lata później powstaje Śląski Klub Pilotów, który natychmiast powołuje pismo - miesięcznik Pilot, w którym opisuje szerokie działania związane z lotnictwem zarówno na Śląsku, jak i w Polsce a także poza jej granicami. Klub prowadzi głównie działania propagandowe i szkoleniowe na rzecz lotnictwa. Organizuje pierwsze loty pokazowe. Daje też podwaliny pod zasady funkcjonowania wszelkich klu-

Administracja: Klub Pilotów Województwa Śląskiego, Katowice, ul. Sobieskiego 5. — Skrytka 391.		Prenumerata całoroczna zł 12,—, półroczna 7,— zł. Pojedynczy numer zł 1,20. — P. K. O. 305 210.
Nr. 1.	Katowice, Styczeń 1928.	Rok I.

K. P.

Powstały projekt założenia „Klubu Pilotów“ i obserwatorów wojsk polskich wszedł w życie dnia 19 października 1927 r. dzięki inicjatywie i staraniom tychże pilotów z siedzibą w Katowicach.

W myśl statutu Klub ten ma na celu utrzymanie na poziomie i wykształcenie tak teoretyczne jak praktyczne swych członków; rozwijanie akcji propagandowej i reklamy lotniczej, ma też obowiązek popierania zamierzeń i interesów pilotów; poza tem zadanie Klubu polega na urządzaniu odczytów, zebrań i pogadanek z zakresu lotnictwa.

Dla zrealizowania tych wszystkich projektów nieodzowną jest łączność Klubu z odnośnymi władzami, t. zn. z Ligą Obrony Powietrznej Państwa i Aeroklubem, którego jest członkiem. Klub wychodząc z stanowiska państwowo-polskiego, musi tem samem unikać i wystrzegać się wszelkich partyjnych agitacji. To ma być jego wytyczną i hasłem.

Dla założycieli Klubu najważniejszym zadaniem jest, by nabyte w okresie służby wojskowej wiadomości fachowe pilotów i obserwatorów pogłębiać i uzupełniać, tem bardziej, że wobec szybkiego tempa i rozwoju lotnictwa obecnego, nie

można stać na miejscu, lecz musi się iść naprzód; a zaniechanie dalszych studiów lotniczych mogłoby w razie potrzeby obrony Państwa wywołać zgubne skutki, i zastać te czynniki nieprzygotowanymi odpowiednio do potrzeb czasu.

Program powyższy domaga się zrzeszenia wszystkich pilotów i obserwatorów w jedną organizację na Śląsku, gdyż tylko taka wspólna i celowa praca może odpowiedzieć celowi założenia Klubu, t. j. pogłębieniu teoretycznemu i praktycznemu u lotników wiadomości z zakresu lotnictwa. Dla poszczególnej jednostki praca taka byłaby utrudnioną choćby ze względów natury finansowej; inaczej gdy się ma do czynienia z organizacją zbiorową, która daje możliwość postępu w zawodzie lotniczym.

Dziś gdy odzyskanie niepodległości dało już ujście naszym narodowym uczuciom, przyszedł okres czynu, w którym uczucia te muszą ustąpić pozytywnej dla społeczeństwa pracy. Celowi temu ma służyć organ własny powstałego Klubu, miesięczne pismo „Pilot“, którego pierwszy numer wydajemy. W następnych numerach zamierzamy określić obszerniej cele i zadania nasze, i mamy nadzieję, że ogół odniesie się życzliwie do naszego wydawnictwa, a popularyzowaniem go ułatwia nam naszą pracę.

ZARZĄD.

bów lotniczych i zasady postępowania lotników. W pierwszym numerze czasopisma Pilot przedstawiono cele funkcjonowania. Przedstawiam je w dosłownej kopii, warto się z nimi zapoznać i przemyśleć. Wiele z nich nic nie straciło na swej aktualności:


W wydawnictwach o historii lotnictwa pojawia się często powtarzana informacja, odmawiająca realnych lotniczych działań Klubowi Pilotów Województwa Śląskiego, zanim powstało lotnisko Muchowiec. Przedwojenne czasopismo Pilot, jak i coroczne sprawozdania z działalności klubu przeczą tym teoriom. (Zarówno sprawozdania jak i komplet wydanych Pilotów można znaleźć w Bibliotece Śląskiej w Katowicach). Prowadzono intensywną działalność propagandową, a niezbyt częste, ale jednak loty, wykonywane były na lotnisku w Panewnikach i na terenie pomiędzy Katowicami a Sosnowcem, wzdłuż rzeki Brynica. Zarówno działalność Klubu Pilotów, jak i Śląski Komitet Wojewódzki LOPP stanowią historyczny dorobek Aeroklubu Śląskiego jako jego protoplaści, a zmiany nazw właściwie tych samych organizacji występują podobnie, jak i późniejsze zawirowania historii, kiedy to w latach 50-tych Aeroklub Śląski zmienił się na jakiś czas w Ligę Przyjaciół Żołnierza, Katowice w Stalinogród, a Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w Aeroklub Polski.

Jaką datę powinniśmy zatem przyjąć jako początek funkcjonowania naszego Aeroklubu? Czy pierwszy lot samolotu braci Soporów (vel Zopora) w roku 1923, powstanie Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP w styczniu 1924r, powstanie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w czerwcu 1920r. i jego lokalnych odpowiedników? A może jednak Śląskiego Klubu Pilotów powstałego 19.10.1927r, którego tradycje, ludzie i majątek przeszły do Aeroklubu Śląskiego jako struktury Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Pytanie to nabiera innego, interesującego wymiaru w mo-

Od wydawnictwa.

Od dłuższego czasu dawał się odczuwać na terenie G. Śląska brak fachowego pisma lotniczego, któreby stojąc na stanowisku oceniania potrzeb naszego lotnictwa z punktu widzenia obiektywnego, starało się zaznajomić szeroki ogół społeczeństwa śląskiego z najniezbędniejszymi wiadomościami z dziedziny techniki lotniczej. Potrzeba ukazania się takiego pisma stała się tem nieodzowniejszą, że nie było łącznika pomiędzy znajomością rzeczy poszczególnego czytelnika a postępem dzisiejszej wiedzy technicznej. Zadania tego podjął się organ „Klubu Pilotów” w Katowicach, czasopismo „Pilot”, które odpowiadając w zupełności wyżej wymienionym postulatom zapewni dotychczasową w tej dziedzinie lukę, stając się rzecznikiem śląskiego „Vox populi”. Zadania te, ujęte w ścisłe formy reguł brzmią:

1. Pilota przykazaniem naczelnym przysposobić młodzież do ukochania lotnictwa.
2. Pilot ma na celu pouczanie społeczeństwa o wielkim znaczeniu lotnictwa.
3. Pilot wskaże linie wytyczne lotnictwa w artykułach rzeczowych.
4. Pilot daleki od partyjnej polityki jedynie dobro lotnictwa — tem samym narodu, ma na celu.
5. Pilot zamierza zwalczać wszystkie uprzedzenia dla lotnictwa jako środka lokomocji.
6. Pilot będzie umieszczać artykuły z zakresu lotnictwa, nowele, opowiadania o treści związanej z lotnictwem i sprawozdania z postępów w awiatyce u nas i zagranicą.
7. Pilot czystością swych zamierzeń i zasad jest pismem, które młodzieży najgoręcej polecić się powinno.
8. Pilot powinien się znajdować w każdym domu polskim, jako katechizm lotnictwa
9. Pilot jako pierwszy organ lotniczy na G. Śląsku zasługuje na pełne poparcie społeczeństwa śląskiego.
10. Pilot zamierza rozwijać akcję propagandową popularyzującą wiedzę lotniczą.



mencie, kiedy nasz współczesny Aeroklub Śląski, po zmianie przepisów, stał się odrębnym stowarzyszeniem niepodległym już bezpośrednio Aeroklubowi Polskiemu - podobnie, jak przedwojenny Śląski Klub Pilotów. ■



Lotnisko katowickie w zimie.



Grupa RC

Adam Wieczorek

Czas zimowy okres to okres intensywnych prac modelarskich. Remonty istniejących modeli zajmują niekiedy więcej czasu, niż budowa nowej jednostki.

Modele z napędem spalinowym wymagają szczególnie drobiazgowego przeglądu, który wiąże się z rozebraniem zespołu napędowego, instalacji paliwowej oraz podwozia. Uzupełniane są ubytki kleju, folii pokrycia oraz rozszczelnienia kadłuba. Modele, które były intensywnie eksploatowane w sezonie letnim mogą mieć mikro-uszkodzenia wynikające z drgań silnika lub też agresywnie reagujących oparów paliwa. Wiele części, które uległy zużyciu nie może zostać dokupionych. Pozostaje żmudne „dłubanie”, modelowanie oraz wizyty w zaprzyjaźnionych warsztatach, gdzie można dorobić jakiś specyficzny drobiazg.

Oczywiście, ze względu na dostęp do specjalistycznych narzędzi oraz materiałów pomocniczych, najwięcej prac wykonuje się w pracowniach modelarskich. Jedną z takich pracowni jest Klub Modelarstwa Lotniczego przy MDK w Mysłowicach. Instruktorem pracowni jest pan Roman Pietrzyk, który jest aktywnym pilotem makiet samolotów zdalnie sterowanych na naszym lotnisku Muchowiec.

Aktualnie „na warsztacie” modelarni wykonywany jest remont półmakiety samolotu Mitsubishi A6M5 Zero wykonanej w skali 1:5 w technice laminatowej. Samolot posiada napęd spalinowy z silnikiem benzynowym o pojemności 60cm i mocy ok 6 KM. Rozpiętość skrzydeł tego samolotu to 2,3 m a waga do lotu 13 kg. W sezonie 2015 model wykonał kilkadziesiąt poprawnych lotów zarówno na naszym lotnisku Muchowiec jak i w okolicznych, zaprzyjaźnionych klubach. Równolegle, w pracowni powstaje także nowy model pełnej makiety samolotu Spitfire z napędem elektrycznym oraz półmakieta P-47 Thunderbolt. ■



Kontrola Wiedzy Teoretycznej

W tym roku kontrola wiadomości teoretycznych (KWT) dla pilotów i uczniów odbędzie się 12 i 13 marca. Po przeanalizowaniu sposobu egzaminowania i osiągniętych efektów w poprzednich latach, w tym roku postanowiliśmy zmienić nieco formułę egzaminów. KWT będzie miało charakter testów i składało się będzie z dwóch etapów. Pierwsza część będzie zawierała pytania ze wszystkich obowiązujących przedmiotów. W drugim etapie, na który położony będzie szczególny nacisk, dotyczył będzie znajomości instrukcji użytkowania samolotów i szybowców oraz zasad ich eksploatacji. Na tę część egzaminu należy przygotować się przede wszystkim i ze szczególną starannością.

Dlaczego? Ilość uszkodzeń samolotów i szybowców spowodowana nieprawidłową eksploatacją jest zatrważająca. Począwszy od porwany przewodów w kabine, poprzez pęknięte tapicerki, połamane oparcia foteli a skończywszy na uszkodzeniach maski czy pękniętych blokach silnika. Tego wszystkiego można by uniknąć, gdyby znajomość eksploatacji, tak zwana kultura techniczna i stosowanie się do instrukcji były na porządku dziennym.

Mamy nadzieję, że nieco większe wymagania dotyczące przyswojenia sobie wiadomości w zakresie użytkowania samolotów i szybowców wpłyną nie tylko na zwiększenie bezpieczeństwa, ale ograniczą również koszty obsługi technicznej a co za tym idzie, nie wpłyną na drastyczny wzrost opłat za loty. ■

Do następnego numeru...



Pozostałe teksty redagują:

- Robert Kempa
- Jarosław Szoltysek

Zapraszamy do wspólnej redakcji newslettera. Jeśli macie pomysł na artykuł, chcielibyście się podzielić lotniczą przygodą lub przekazać ważne z lotniczego punktu widzenia informacje dla pozostałych Członków naszego stowarzyszenia zapraszam do kontaktu.

- robert.kempa@aeroklub.katowice.pl

Newsletter powstaje w:

Aeroklub Śląski w Katowicach
Lotnisko Muchowiec
40-271 Katowice
tel. +48 32 2561053
tel. +48 32 2054005

www.aeroklub.katowice.pl

©2016 – All rights reserved