

Regulamin lotów holowanych - lotnisko Brzeg. Obowiązuje od dnia 20.03.2002

1. Przed lotami organizatorzy:

- zawiadamiają osobę opiekującą się lotniskiem,
- ustalają z innymi użytkownikami lotniska (motolotnie, samoloty) zasady startu, kierunek krążenia poszczególnych typów statków powietrznych,
- sprawdzają pogodę (siła i kierunek wiatru, rozwój zachmurzenia: burze!),
- ustalają kolejkę startową, kolejność zmian wyciągarkowych (uwaga: wyciągarkowy po wykonaniu uzgodnionej liczby holi ma prawo do holowania się poza ustaloną kolejką).

2. Każdy pilot powinien posiadać:

- kartę wyszkolenia pilota, uprawnienia do lotów holowanych "H",
- ubezpieczenie kosztów leczenia,
- parolotnię sprawną technicznie, kask, system hamujący,
- system łączności umożliwiający co najmniej jednostronną łączność w czasie lotu (pilot słyszy polecenia).

3. Obowiązki wyciągarkowego obsługującego "malinkę":

- przed każdym holem - sprawdzenie podczepienia i prawidłowości wskazań zegara, kontrola siłownika (wycieki płynu hydraulicznego - zbyt duży ubytek płynu należy natychmiast uzupełnić), obserwacja przestrzeni powietrznej wokół lotniska: samoloty!
- przestrzeganie procedury startowej, potwierdzanie poleceń kierownika startów,
- w czasie holi - obserwacja pilota w lusterku wstecznym co najmniej do wysokości 100 m. (kąt ok. 15 stopni), obserwowanie wskazań zegara i utrzymywanie siły w granicach +/- 10 kg od ustalonej (z reguły 70-80 kg),

- utrzymywanie łączności radiowej z kierownikiem startów (i pilotem),
- przerwanie holu w razie wystąpienia zagrożenia: przeszkoda na pasie startowym, lina zaczepiona, nieprawidłowe wskazania zegara,
- po holu - zwinięcie liny, kontrola stanu liny, przy zwijaniu liny związanej z kawałków - kontrola stanu połączeń, rozplątanie ew. węzłów na linie - rozplątujecie węzły od razu!
- wyciągarkowy zapisuje każdy hol w dzienniku lotów - holujący, godzina, imię i nazwisko pilota, skrzydło, nadzór startu, uwagi (np. holujący Robert Fijołek- godz. 16:45 - pilot Bernard Grzybowski - niebieski Quiz, nadzoruje Witold Wojciechowski - lot treningowy).

4. Obowiązki wyciągarkowego obsługującego "abrollwindę":

- przed każdym holem - sprawdzenie podczepienia i prawidłowości wskazań zegara, kontrola układu hydraulicznego (wycieki płynu hydraulicznego - zbyt duży ubytek płynu należy natychmiast uzupełnić), obserwacja przestrzeni powietrznej wokół lotniska: samoloty!
- przestrzeganie procedury startowej, potwierdzanie poleceń kierownika startów,
- w czasie holu - obserwacja pilota przez cały czas trwania holu, obserwowanie wskazań zegara i utrzymywanie siły w granicach ± 10 kg od ustalonej (z reguły 70-80 kg),
- utrzymywanie łączności radiowej z kierownikiem startów (i pilotem),
- przerwanie holu w razie wystąpienia zagrożenia: przeszkoda na pasie startowym, lina zaczepiona, nieprawidłowe wskazania zegara,
- po holu - zwinięcie liny, kontrola stanu liny, przy zwijaniu liny związanej z kawałków - kontrola stanu połączeń, rozplątanie ew. węzłów na linie - rozplątujecie węzły od razu!
- wyciągarkowy zapisuje każdy hol w dzienniku lotów - holujący, godzina, imię i nazwisko pilota, skrzydło, nadzór startu, uwagi (np. holujący Robert Fijołek- godz. 16:45 - pilot Bernard Grzybowski - niebieski Quiz, nadzoruje Witold Wojciechowski - lot treningowy).

5. Oznaczenia:

Wszystkie auta holujące wyposażone są w czerwony lub pomarańczowy kogut, umieszczony w widocznym z powietrza miejscu na dachu samochodu, który wyciągarkowy ma obowiązek włączyć przed rozpoczęciem każdego holu i wyłączyć po jego zakończeniu.

6. Obowiązki kierownika startów (jest to osoba wybrana organizatora, odpowiedzialna za przebieg holu):

- ustalenie miejsca startu spełniającego wymogi bezpiecznego startu (start z boku pasa, odpowiedni kierunek wiatru, bezpieczna odległość od zaparkowanych samochodów oraz przedmiotów mogących stwarzać zagrożenie dla startującego),
- przestrzeganie procedury startowej,
- utrzymanie dyscypliny na miejscu startu (cisza radiowa, psy, dzieci...),
- natychmiastowe przerwanie startu (lotu) 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),
- obserwowanie holowanej paralotni do wysokości co najmniej 100m. (jeśli startuje pilot o małym doświadczeniu, obserwacja przebiegu całego holu oraz udzielanie wskazówek pilotowi),
- obserwacja pogody i w razie zagrożenia przerwanie startów,
- pilnowanie, aby osoby postronne oraz pojazdy nie stwarzały zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów,
- koordynacja w miarę możliwości powrotu na lotnisko pilotów lądujących poza terenem lotniska,
- w razie wypadku prowadzenie akcji ratunkowej.

7. Obowiązki pilota po wylądowaniu poza terenem lotniska (lądowanie niewidoczne dla kierownika startów):

- niezwłoczne zgłoszenie lądowania i uzyskanie potwierdzenia zgłoszenia,
- ustalenie z kierownikiem startów sposobu powrotu i przestrzeganie tych ustaleń,
- pilot startujący z zamiarem przelotu zobowiązany jest omówić wcześniej sposób powrotu: pozostawić np. kluczyki i dokumenty od samochodu, zabrać ze sobą mapę, telefon komórkowy, długą

antnę do radia, kartę telefoniczną, ustalić numery telefonów osób na lotnisku. W czasie lotu powinien podawać informacje umożliwiające ustalenie miejsca jego przypuszczalnego lądowania.

8. Procedura startowa i holowania:

- pilot rozkłada w wyznaczonym przez kierownika lotów miejscu skrzydło, kontroluje linki, przypina się do skrzydła,
- wyciągarkowy rozwija linę, po całkowitym rozwinięciu zgłasza - "lina rozwinięta". W przypadku "abrollwindy" rozwija około 30 do 50m liny po czym zgłasza gotowość do holu,
- pilot podczepia się do liny dopiero po potwierdzeniu przez wyciągarkowego gotowości do holu,
- kierownik startów sprawdza podczepienie pilota - "pilot gotów, podczepienie sprawdzone",
- wyciągarkowy podczepia linę, sprawdza siłownik, manometr oraz zamocowanie liny - "lina podpięta, dynamometr sprawdzony",
- kierownik startów powiadamia wyciągarkowego kto startuje, na jakim skrzydle i w jaki sposób: "startuje pilot Bernard Grzybowski na skrzydle Quiz koloru niebieskiego, start klasyczny",
- kierownik startów prosi (lub nie) o naciąg wstępny - "proszę naciąg wstępny 30 kg",
- wyciągarkowy zgłasza gotowość - "jest naciąg wstępny 30 kg, wyciągarka gotowa, silnik pracuje",
- pilot wydaje komendę startu - "jazda, jazda, jazda",
- kierownik startu przekazuje komendę wyciągarkowemu - "jazda, jazda, jazda",
- wyciągarkowy potwierdza: "jest jazda" i rusza,
- wyciągarkowy na prośbę pilota lub kierownika startów "luz na linie" niezwłocznie luzuje linę (siła j 40 kg) i czeka na dalsze polecenia (pilot może zrezygnować z wyczepienia lub wrócić na kierunek holowania),
- po usłyszeniu komendy "jedziemy dalej" wyciągarkowy stopniowo zwiększa siłę naciągu do ustalonej i kontynuuje hol,
- po usłyszeniu "STOP" wyciągarkowy natychmiast zatrzymuje się. Jeżeli siła nie spada - cofa samochód,
- 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".

9. Niezbędne numery telefoniczne:

- ROKL 71-365-65-81
- Instytut Meteorologii (prognozy Pan Wawryszyn) 71-348-73-37
- Zakład Opieki Zdrowotnej w Brzegu 77-416-28-25