



ROZHODOVÁNÍ

PRO PILOTY VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ

BEZPEČNÉ LÉTÁNÍ PRO RADOST



GA 2



OBSAH

ÚVOD	3
LETĚT ČI NELETĚT	3
KOMU HROZÍ JAKÁ RIZIKA	6
NEHODY ZAVINĚNÉ LIDSKOU CHYBOU	7
NEHODY ZAVINĚNÉ SELHÁNÍM LETADLA	9
PŘÍČINY NEHOD	10
SHRNUTÍ	11

ÚVOD

Většina nehod je způsobena činností pilota, tedy i rozhodnutími, která pilot přijal. Podívejme se proto na některé z faktorů, které mají vliv na bezpečnost a přežití posádky. Pilot musí při každém letu přijímat nejrůznější rozhodnutí. Někdy jsou to kategorická rozhodnutí typu „letět či neletět“, v jiných případech musí pilot reagovat na nastalou situaci a rozhodovat se na základě dostupných informací. Faktory, které oba tyto typy rozhodování ovlivňují, jsou nicméně stejné.

Nejdůležitějším požadavkem je, aby si pilot vždy uvědomoval, v jaké se nachází situaci, a byl schopen včas přijmout odpovídající rozhodnutí.

LETĚT ČI NELETĚT

A » POČASÍ

Významným faktorem velkého počtu nehod je rozhodnutí pilota zahájit let za nevhodných povětrnostních podmínek, nebo v takovém letu pokračovat. Britská studie zjistila, že při řízených letech do terénu (CFIT) bylo 80 % nehod způsobeno tím, že pilot pokračoval v letu za zhoršujících se povětrnostních podmínek nebo že si neuvědomoval, jaký dopad mohou panující podmínky mít.

Pouze jeden z pilotů, kteří za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) ztratili kontrolu nad letadlem, měl patřičnou kvalifikaci pro let podle přístrojů.

K nehodám při přistání způsobeným nepříznivými povětrnostními podmínkami dochází nejčastěji za silného nebo nárazového bočního větru nebo na mokřém povrchu. Tyto nehody mají sice zřídka za následek smrt, ale často končí zničeným letadlem a bolestivými zraněními.

Počasí nikdy nezůstává neměnné a často se mění jinak, než uváděla předpověď, navíc se umí velice rychle zhoršit. Je proto třeba jej respektovat, stejně jako jeho dopad na bezpečnost. Mějte proto vždy připravena záložní řešení a ověřte si, zda se nejen před vámi, ale i za vámi či vedle vás povětrnostní podmínky nezhoršují.

B » TEĎ TO PŘECE NEMOHU OTOČIT!!

Pokud zopakujete přiblížení nebo se vrátíte zpět, protože se před vámi zhoršuje počasí, neznamená to v žádném případě, že jste špatný pilot. Právě naopak, ukazuje to, že **máte dobrý úsudek a umíte realisticky vyhodnotit situaci**. Při zhoršujících se podmínkách by měl být každý pilot připraven a ochoten provést více než jedno přiblížení, změnit trasu nebo se vrátit zpět. Ujistěte se proto, že máte dostatek paliva, abyste mohli změnit trasu, a také dostatek peněz, abyste se dostali domů nebo mohli přespat v hotelu. Vždy si s sebou vezměte do letadla řidičský průkaz, mobilní telefon a platební/kreditní kartu. **Pamatujte, že je lepší vrátit se později než nikdy!!!**



Minimální bezpečnou výšku si předem určíme z mapy

ROZHODOVÁNÍ

Rozhodnutí vrátit se zpět se vám bude přijímat snadněji, pokud jste si již dopředu určili, jaká by měla být vaše **minimální letová nadmořská výška pro váš VFR let**.

Na některých mapách jsou uvedeny maximální nadmořské výšky (terénu a překážek) pro oblasti o rozměrech 30 x 30 minut (7_2 znamená 7 200 stop). Svoji minimální letovou nadmořskou výšku pro VFR let si jednoduše spočítáte tak, že si k této maximální nadmořské výšce ještě připočítáte rezervu podle vlastního uvážení. Pro každého pilota a tedy i pro vás platí, že je třeba si prostudovat terén a případné překážky na trase i v její blízkosti a přidat si k minimální výšce dostatečnou rezervu. Nečekejte, až vás povětrnostní podmínky donutí sestoupat pod tuto výšku a raději změňte trasu nebo se vraťte. Když podle předpovědi má být oblačnost níže než je tato minimální výška, poletíte?

Vyplatí se vyzkoušet si základní manévry podle přístrojů, např. obrát o 180° a pokud je to nezbytné, stoupání nad minimální bezpečnou nadmořskou výšku pro lety podle přístrojů (IFR Minimum Safe Altitude, MSA).

C » SLED UDÁLOSTÍ

K řadě nehod dochází následkem sledu událostí: jeden zkrat nebo chybný úsudek často vede k dalšímu, například když se pilot pokusí přistát po velmi rychlém přiblížení nebo za hraničních povětrnostních podmínek, když ani přes sníženou viditelnost nezmění trasu, nevrátí se zpět nebo sklesá pod minimální bezpečnou výšku (MSA), aby zjistil svoji polohu. U většiny nehod nejde o jedno špatné rozhodnutí, ale právě o sled špatných rozhodnutí, která pilot přijímá, protože nemá - vinou nedostatečné předletové přípravy - jinou, bezpečnější alternativu nebo dostatek paliva.

D » TO UŽ JSEM ZVLÁDL MOCKRÁT!

Někteří zkušení piloti někdy nabudou dojmu, že dokážou létat bezpečně i za hraničních povětrnostních podmínek. Myslí si, že mohou ignorovat bezpečné výšky, zastavovat na krátké vzdálenosti či zvládat extrémní manévry. Je možné, že to již někdy v minulosti oni sami nebo někdo, koho znají, úspěšně zvládli. Ale rozhodně to neznamená, že je to bezpečné a že dokázali moudře vyhodnotit hrozící rizika.

E » VŽDYŤ ON/ONA TO TAK DĚLÁ!!

Piloti, kteří létají za hraničních povětrnostních podmínek, jsou možná zkušenější, mají lepší vybavení nebo jsou ochotni vzít na sebe větší riziko! To, že to zvládají, ale neznamená, že je ostatní mohou bezpečně napodobovat. Jejich úspěch totiž závisí na řadě dalších faktorů, které my - pozorovatelé - nemůžeme vidět. Chcete-li být zodpovědným pilotem, musíte znát své limity a létat vždy podle nich.

F » ZDRAVÝ ÚSUDEK

Správné orgány od kvalifikovaných pilotů očekávají, že jsou schopni určit, kdy je létání bezpečné a kdy ne, a že při tom vezmou v úvahu své zkušenosti, typ letadla, lokalitu, fyzickou a duševní způsobilost a převládající nebo očekávané povětrnostní podmínky. Kromě toho si musí piloti rovněž uvědomovat, že jejich rozhodování ovlivňují i lidské faktory - je možné, že budou stávající situaci pokládat za lepší, než ve skutečnosti

je nebo přecení své schopnosti. Někdy též mohou podlehnout přesvědčování druhých a pokračovat, i když jim jejich úsudek radí něco jiného.

G » ALE TYS TO PŘECI SLÍBIL/A

Nikdy nikomu neslibujte, že dorazíte v určitý den, v určitou hodinu nebo na určité místo, pokud se tam můžete dostat pouze letadlem. Pokud se jedná o něco opravdu důležitého, vždy si zajistěte záložní způsob dopravy po zemi a buďte připraveni ho využít. Stejně tak rozhodně nemějte pocit, že zklamete přátele nebo příbuzné, pokud zrušíte let, který jste jim slíbili. Počkejte, dokud se nebudete cítit fit, až bude vhodné počasí nebo letadlo v provozuschopném stavu a teprve potom leťte.

H » TLAK OKOLÍ

Také ostatní lidé na vás mohou naléhat a nutit vás riskovat, i když se na úkol necítíte. Když zjistí, že jste zrušili let, zatímco oni si poradili s bočním větrem, nízkou oblačností nebo s podmínkami, kdy neviděli na horizont, možná vám řeknou: „Ty jsi změnil trasu? To jsi ale blázen! To já bych pokračoval/a a doletěl/a bych tam...“ Možná ano, ale možná také ne. Možná se jen chvástají a neletěli by vůbec, možná mají víc zkušeností, lépe vybavené letadlo, nebo už nechtějí žít... To je jejich věc.

Někdy ale mají piloti i bez přihlížejících pocit, že by se „shodili sami před sebou“, když se jim nepovede něco, co si myslí, že by měli dokázat. Pokud máte větší obavy z toho, co o vás řeknou ostatní, než z vlastní smrti či bezpečnosti vašich spolecestujících, nemáte mezi piloty co dělat a pilotní průkaz vám nepatří.

I » CHCETE UDĚLAT NA NĚKOGO DOJEM?

Víc než polovina nehod zaviněných nízkým letem nebo akrobacií proběhla před „diváky“, nejčastěji přáteli na zemi nebo pasažéry na palubě. Toto pokušení „ukázat se“, udělat na ostatní dojem, končí smrtí až příliš často.

J » SPOLEČNÉ ROZHODNUTÍ

Společné rozhodnutí skupiny lidí bývá obvykle extrémnější než rozhodnutí jednotlivce. Většina pilotů je dobrodružnější povahy a je ochotna vzít na sebe určité riziko, jen aby mohla létat tak, jak chce. Na skupinová rozhodnutí typu „Uděláme to!“ proto pozor, zpravidla projdou jen proto, že nikdo nenašel odvahu se proti nim ozvat.

K » DOBRÁ PŘÍPRAVA

Většinu uvedených rizik lze podstatně snížit, pokud si je předem promyslíte, nejlépe během předletové přípravy. Pokud se vám podaří minimalizovat počet překvapení, která by vás mohla za letu potkat, budete se s těmi, která při letu nastanou, schopni lépe a bezpečně vypořádat.



KOMU HROZÍ JAKÁ RIZIKA

A » VĚKOVÉ SKUPINY

Výšetřování nehod a studie, včetně britské studie zkoumající příčiny smrtelných nehod, ukazují, že mladým pilotům hrozí jiná rizika než pilotům starším. U mladých pilotů nedochází tak často k nehodám zaviněným přetažením a následným pádem, zato jsou u nich častější nehody způsobené špatným úsudkem nebo špatnými pilotními návyky (airmanship). Častěji také na sebe berou zbytečné riziko při nízkých letech nebo provádění akrobatických manévřů, mnohdy před svými přáteli nebo jinými diváky.

Naopak piloti, kteří narazili do země s letadlem, které přitom měli plně pod kontrolou a které nemělo žádnou vážnou poruchu, byli většinou starší než piloti, kteří přišli o život z jiných důvodů, např. pokračovali v letu za špatných povětrnostních podmínek, ignorovali minimální letovou nadmořskou výšku pro VFR lety, (pokud si ji vůbec určili) apod. Starší piloti také častěji zkouší (neúspěšně) přistát po špatném přiblížení.

B » ZKUŠENOSTI

Piloti, kteří přišli o život při nehodách způsobených nízkou výškou letu nebo nezvládnutou akrobacií, patřili většinou k velmi zkušeným. To samé platí pro nehody při řízených letech do terénu (CFIT, Controlled Flight Into Terrain). Nejspíš si mysleli, že díky svým zkušenostem zvládnou létat bezpečně v podmínkách, před nimiž jsou ostatní varováni. Pokud máte sklon myslet si totéž, vzpomeňte si na všechny ty velmi zkušené piloty, kteří si také mysleli „že to dají“ a skončili ve statistikách smrtelných leteckých nehod. Piloti s velmi nízkým počtem nalétaných hodin, u nichž je větší pravděpodobnost, že během letu za viditelnosti ztratí kontrolu nad letadlem, se v hlášeních o nehodách objevují méně často než piloti, kteří již mají nalétáno 200 - 500 hodin. Zdá se, že zcela nezkušené piloty, se z počátku snaží podávat co nejlepší výkon a pak postupně ztrácejí „zdravý respekt“.

C » PRAXE DĚLÁ MISTRA

Bezpečnost ovlivňuje také častá praxe. Pokud jste něco bezchybně zvládali před šesti týdny, neznamená to, že to dnes zvládnete také. Pokud nějakou dovednost pravidelně neprocvičujete, pomalu vymizí. Plánujte si tedy čas věnovaný létání s rozvahou, využijte možnosti přezkoušení a dalšího výcviku po získání kvalifikace. Pokud opravdu musíte provést něco, u čeho jste vyšli ze cviku, velmi pečlivě se na to připravte a zvyšte si bezpečnostní rezervy.

NEHODY ZAVINĚNÉ LIDSKOU CHYBOU

A » VĚŘTE MI, JSEM PŘECE PILOT

Piloti mohou být vyškolení, zkušení a plně kompetentní, což ale neznamená, že by někdy nemohli udělat chybu. Každý z nás zažije den, kdy se nedaří, kdy jsme přetížení, nemáme dobrý postřeh či chybujeme. Nikdo se nediví, když se čas od času porouchá letadlo nebo části motoru a zcela správně to považuje za normální jev. Avšak stejnou, nenulovou poruchovost má i výkon pilota.

B » LIDÉ DĚLAJÍ CHYBY

Jsme lidé, a proto je zcela přirozené, že děláme chyby. Vůbec při tom nezáleží na tom, jak dobrý máme výcvik, jak jsme pečliví, kompetentní a jaké dovednosti jsme získali. **Chyby dělá každý a není nic nebezpečnějšího, než si myslet, že „já chyby nedělám“.**

Rozlišujeme dva druhy chyb:

- „**Nedopatření a drobná selhání**“ kam patří špatně zadané nebo zaznamenané údaje (např. když zadáme chybné číslice) nebo si nevšimneme změněných hodnot na přístrojích;
- „**Chyby**“ jsou naopak kroky, které provádíme úmyslně a správně, ale vedou špatným směrem.

Těmto chybám lze do určité míry předejít tréninkem, ale zcela vyloučit je nelze. Je důležité naučit se je rozpoznávat, napravovat a poučit se z nich. Případně se poučit z chyb jiných pilotů, neboť v letectví bohužel mnohdy neplatí: „Zkušenost je ta bezvadná věc, díky které rozeznáte chybu, když ji děláte znovu“. Nedopatření a drobná selhání se mohou stát každému, dokonce je jejich pravděpodobnost tím větší, čím je člověk zkušenější a má větší dovednosti. Klasickým případem jsou chyby z nepozornosti nebo nesoustředěnosti při provádění rutinních úkolů.

C » VĚŘÍM TOMU, CO VIDÍM

Pilotův úsudek mohou ovlivnit i optické iluze. Např. při přiblížení na svažující se přistávací dráhu se může zdát, že pilot zvolil špatný úhel sestupu. Ještě nebezpečnější může být nesprávný *mentální* „dojem“. Pokud je člověk o něčem přesvědčen, že je to pravda, pak má tendenci v okolním prostředí vidět pouze ty podněty, které jeho dojem podporují a považuje je za potvrzení správnosti jeho dojmu a „nevidí“, nechce vidět či ignoruje jakýkoliv důkaz, který svědčí o opaku. Bohužel piloti nejsou výjimkou. Pokud si pilot myslí, že s letadlem letí v určité výšce nebo určité geografické lokalitě, pak se jeho mysl bude pokoušet utřítit veškeré dostupné informace tak, aby potvrzovaly tuto domněnku. Pro technicky kvalifikované a zkušelé piloty je mnohdy obtížné si tento fakt uvědomit a připustit. Pokud jste ale lidská bytost, platí to i pro vás.

Jestliže očekáváme, že se na určitém místě objeví určitý navigační bod, že přístroje udávají očekávané údaje nebo že nám ATC dá plánované povolení, musíme být připraveni nevěřit našim smyslům. Je velmi důležité, abychom skutečně četli v mapách, pozorně sledovali údaje na přístrojích, pečlivě naslouchali informacím z radiostanice a ověřili si, že je správně interpretujeme.



VFR piloti musí včas rozpoznat podmínky, kterým je třeba se bezpečně vyhnout

Týmová spolupráce na palubě - pilot letí podle GPS, co-pilot naviguje podle mapy

ROZHODOVÁNÍ

D » NEPŘECEŇUJTE SVÉ SCHOPNOSTI

Více než polovina pilotů zařazených do zkoušky v rámci univerzitního výzkumu zrušila svůj plánovaný let až ve chvíli, kdy již vládly život ohrožující podmínky. Myslete a jednejte proto tak, jako když jste méně schopní, než si myslíte, že jste.

E » ZTRÁTA KONCENTRACE

Aby lidský mozek dobře pracoval, musí mít „co dělat“. Proto se může stát, že během rutinních a nenáročných letů pilot ztratí koncentraci a uvědomí si nutnost akce až ve chvíli, kdy už je pozdě a žádná bezpečná alternativa není k dispozici. Častou příčinou nehod jsou také situace, kdy pilot odkládá své rozhodnutí nebo se nerozhodne vůbec.

F » STRES

Stres je jedním z faktorů, který dokáže mozek pořádně probudit a zaměstnat, ale na druhou stranu, pokud je ho moc, mozek fungovat přestane. Může jít o stres vyvolaný podmínkami letu nebo externími faktory jako jsou problémy v rodině, zdravotními či pracovní problémy. Stres pak ovlivňuje pilotův úsudek a vede k nesprávným rozhodnutím - např. se soustředí pouze na jeden konkrétní problém a vše ostatní ignoruje, což je velmi nebezpečné.

Pokud vznikne nějaký problém za letu, pilotovou PRVNÍ PRIORITY MUSÍ BÝT BEZPEČNOST. Nefunkční rádio, cestující trpící nevolností nebo navigační problém musí počkat. Musíte očekávat, že za každého letu dojde k nějaké stresové situaci, pokud se tedy cítíte pod stresem ještě před nastoupením do letadla, zvažte, zda let nezrušíte.

Pokud očekáváte, že během letu nastanou velmi rušné a krušné okamžiky, zamyslete se v rámci vaší předletové přípravy nad tím, jak budete v takové situaci postupovat a jaké jsou alternativy. Na vše se dopředu dostatečně připravte a hlavně mějte neustále na paměti, že za všech okolností je nejvyšší prioritou mít letadlo pod kontrolou.

G » REAKCE

Je přirozené, že lidé vnímají přímou spojitost určitého svého kroku s děním, které následuje bezprostředně poté. Například pokud se pilot rozhodne vysunout klapky a okamžitě poté ucítí nechtěné vibrace, okamžitě bude chtít klapky zase zasunout. Jenže tato reakce nemusí být správná - vibrace může být varováním před přetažením a zasunutí klapek celou situaci jen zhorší. Pokud vypadne jistič, je zcela přirozenou reakcí ho znovu nahodit, zejména pokud je pilot ve stresu. Nicméně úkolem jističe je chránit letadlo a opětovné nahození jističe může letadlo poškodit. Než něco uděláte, raději se nejdříve pořádně zamyslete.

H » TÝMOVÁ PRÁCE

Pokud máte problém, musíte využít veškerou dostupnou pomoc. Pokud jste si předem nastavili navigační přístroje, mohou vám poskytnout v potřebném okamžiku informace. Pokud je třeba, požádejte spolucestujícího, aby sledoval okolí, držel vám mapu nebo baterku.

Informace můžete získat rovněž od Letových provozních služeb, s navigací vám může pomoci jejich radar. Předem si proto nastavte užitečné frekvence a zjistěte si, jaké služby můžete využívat a jak při tom postupovat.

NEHODY ZAVINĚNÉ SELHÁNÍM LETADLA

A » TECHNOLOGIE

Stejně jako lidé dělají chyby, tak se mohou porouchat mechanické nebo elektronické přístroje. ZAMYSLETE SE nad tím, co by vám měly přístroje říkat – udělejte si „mentální“ kontrolu.

Pokud je to možné, ověřte si údaje u druhého zdroje (např. využijte orientační body v krajině). Změna - zejména pohyb - přitáhne naši pozornost, ale nehybnost či velmi pomalá změna může zůstat nepovšimnuta. Pravidelně proto kontrolujte všechny přístroje a nikdy si nemyslete, že si zhoršující situace všimnete. Ručička ukazatele paliva může být vinou poruchy stále na jednom místě, a ačkoliv ve skutečnosti bude paliva ubývat, nebude vás na tuto skutečnost nic upozorňovat, žádný rychlý pohyb nebo rychlá změna.

B » ELEKTŘINA A ELEKTRONIKA

Možná budete mít v letadle elektronické přístroje nebo dokonce ovládací prvky motoru. Naučte se je ovládat a seznámte se s tím, jak fungují. Pokud selže generátor, buďte připraveni postupovat podle postupů v letové příručce. Nepochybně mezi nimi bude i pokyn přistát, jak nejdříve to bude možné. Spálená pojistka nebo vypadnutý jistič chrání vás i vaše letadlo. Pokud potřebujete využít nějaký spotřebič a jmenovitá hodnota jističe je nízká, zkuste ho nahodit jen jednou, vždy ale chvíli počkejte na vychladnutí.

C » SATELITNÍ NAVIGACE

Pokud si je pilot vědom jejího omezení a ví, jak s ní zacházet, může být GPS navigace při rozhodování užitečným pomocníkem. Obsluha GPS v letadle nicméně podléhá stejným lidským faktorům jako všechny ostatní činnosti. Využívejte proto GPS jako součást (nikoliv náhradu) patřičné předletové přípravy.



Akrobacii směji létat jen akrobatická letadla a piloti. Zaplatit si akrobatický let s instruktorem je lepší, nežli to zkoušet sám s ultralightem.

Vždy mějte dostatek paliva zkontrolovaný přímo v nádrži

ROZHODOVÁNÍ

V příručce o bezpečnosti UK CAA věnované užívání GPS (Safety Sense leaflet 25

„Use of GPS“¹⁾ jsou uvedeny následující rady:

- **Nikdy** nelétejte za podmínek, při nichž byste normálně nelétali, jen proto, že si myslíte, že s GPS vám hrozí menší riziko a že se do cíle bezpečně dostanete.
- **Nikdy** nepoužívejte GPS jako primární navigační prostředek.
- **Nikdy** se nesoustřeďte na nastavování navigace natolik, abyste přitom ignorovali okolní svět.
- **Nikdy** GPS nepoužívejte k přistání za špatné viditelnosti.
- **Nikdy** bezvýhradně nespolehejte na údaje GPS. I GPS může někdy selhat a poskytovat chybné údaje.

¹⁾ Civil Aviation Authority, Safety Sense Leaflet 25: 'Use of GPS', October 2009

Download at URL: <http://www.caa.co.uk/application.aspx?catid=33&pagetype=65&appid=11&mode=detail&id=1179> [January 2011]

PŘÍČINY NEHOD

A » ŘÍZENÝ LET DO TERÉNU

Když prokazatelně provozuschopné letadlo narazí do země, je jeho pilotovi typicky přes padesát let a je velmi zkušený. Více než třetina pilotů létala blízko domovského letiště a ne vždy k nehodě došlo v hornaté oblasti. Příčinou téměř všech těchto nehod byla nesprávná reakce na povětrnostní podmínky (např. pilot pokračoval v letu i ve chvíli, kdy se zhoršilo počasí). Většina pilotů také letěla pod jejich minimální letovou výškou pro lety VFR (pokud si ji určili), snažili se kritickou oblast „podletět“, nebo doufali, že se jim podaří potvrdit svoji pozici. Ve více než jedné třetině případů si příliš pozdě uvědomili, že udělali chybu v navigaci.

B » ZTRÁTA KONTROLY NAD LETADLEM PŘI METEOROLOGICKÝCH PODMÍNKÁCH PRO LET ZA VIDITELNOSTI (VMC)

U řady nehod zaviněných ztrátou kontroly hrála roli neznámá situace, odvrácení pozornosti nebo menší technická závada. U nezkušených pilotů se často stává, že si vedou dobře jen do okamžiku, než nastane nějaká neočekávaná příhoda. Je proto dobré si procvičovat - třeba jen v duchu - co byste udělali v případě technické poruchy nebo jiné události, která by odvracela vaši pozornost od řízení letadla. Pokud let, který jste si naplánovali, bude vyžadovat veškeré vaše dovednosti, nezbude vám žádná rezerva na nečekané situace.

C » NÍZKÝ LET/AKROBACIE

Zejména mladé muže s velkými zkušenostmi bude lákat, aby zkoušeli létat co nejnižší nebo předváděli akrobacii, často před kamarády. Pokud nemají dostatečnou výšku, která by jim umožnila napravit případné chyby, riskují smrt nebo vážné zranění sebe i ostatních.

D » ZTRÁTA KONTROLY NAD LETADLEM PŘI METEOROLOGICKÝCH PODMÍNKÁCH PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (IMC)

Více než tři čtvrtiny pilotů, kteří zahynuli, když ztratili kontrolu nad letadlem při IMC, neměly potřebnou kvalifikaci pro let podle přístrojů. VFR piloti musí být schopni vidět a rozpoznat oblaka, silné srážky nebo hustou mlhu dostatečně brzo na to, aby se jim stihli bezpečně vyhnout. Takovéto špatné počasí musí navíc vždy očekávat a vyhlížet. Pokud nejste pro let podle přístrojů dostatečně vyškoleni nebo nemáte dostatečnou praxi, hrozí vám mnohem větší pravděpodobnost dezorientace. Pokud nelétáte podle přístrojů pravidelně, není ani kvalifikace pro let podle přístrojů ničím jiným, než minimální dovedností, která vám v případě ztráty vizuální orientace může pomoci „dostat se z problému“.

SHRNUTÍ

Berte počasí realisticky:

- Naučte se ho znát
- V souvislosti s plánovaným letem si vždy prostudujte předpověď
- Hledejte známky zhoršujícího se počasí

Vypočítejte si minimální nadmořskou výšku VFR letu a dodržujte ji

Používejte zdravý úsudek

Mějte na paměti vlastní limity:

- Svoje vjemy si pro jistotu dvakrát ověřte
- Vyvarujte se rychlých reakcí

Nenechte se nikým přinutit ani k letu, ani k tomu, že někam musíte doletět na čas.

Pečlivě se připravujte a nechte si rezervy pro nepředvídatelné události:

- Mějte vždy dostatek paliva
- Buďte připraveni změnit trasu, vrátit se zpět nebo opakovat přiblížení a/nebo přistání
- Před letem si udělejte důkladnou přípravu, připravte a naplánujte si co nejvíce věcí dopředu

Zvažte, co byste dělali v nejrůznějších situacích

Hlíďte si situaci okolo sebe

Buďte připraveni požádat o pomoc

Zbytečně neriskujte

**EUROPEAN GENERAL
AVIATION SAFETY TEAM (EGAST)**

Component of ESSI

LETECKÁ AMATÉRSKÁ ASOCIACE ČR - BEZPEČNÉ LÉTÁNÍ PRO RADOST

www.laacr.cz

ŠKOLICÍ A VZDĚLÁVACÍ CENTRUM PILOTŮ:

www.skolenipilotu.cz



European Aviation Safety Agency (EASA)

Safety Analysis and Research Department
Ottoplatz 1, 50679 Köln, Germany

Mail: egast@easa.europa.eu

Web: www.easa.europa.eu/essi/egastEN.html

Překlad: PhDr. Marie Koubová, Ing. Martin Mareček

Grafická úprava: Ing. Kamil Večeřa

Foto: Ing. Kamil Večeřa

Vydala: Letecká amatérská asociace České republiky, 2013

web: www.laacr.cz, email: laacr@laacr.cz