

IMATE LI ČEK-LISTU?

Ček-lista (engleski CHECK LIST) nije ništa drugo do lista provera koje pilot mora da izvrši u kabini aviona u raznim fazama leta: pri startovanju motora, vo enju, poletanju, penjanju, krstarenju, poniranju, sletanju ili gašenju motora. Pilot koji stalno leti na jednom avionu obično zna njegovu ček-listu napamet. Pilot koji tek povremeno leti - ili često menja tipove aviona - primoran je da osve ava pamćenje uz pomoć ček-lista, shodno maksimi po kojoj „pametna zapisuje, a...”

Ček-lista je neodvojivi deo avionske dokumentacije. Školski avioni su mali i relativno jednostavni, pa su i ček-liste kratke. Avioni koji lete u saobraćaju slo enije su naprave, sa sijaset raznih mehaničkih i elektronskih uređaja i sistema, pa njihove ček-liste ponekad liče na osrednji roman! No, sve ček-liste imaju istu ulogu - da podsete pilota na niz operacija koje u datom trenutku i po određenom redosledu mora da izvrši u pilotskoj kabini. Pilot je obavezan da se striktno pridr ava ček-liste koju propisuje proizvođač aviona. Bilo kakava improvizacija direktno ugro ava bezbednot aviona, putnika i posade.

U nastavku ovog poglavlja je niz normalnih (redovnih) ček-lista lakih školskih i turističkih aviona koji lete u našim vazduhoplovnim školama.

CESSNA 172 Skyhawk



Avion istoimene američke fabrike, koji se sklapa i u „Cesninim“ ograncima u Evropi. Jedna od najtira njih letelica na svetu i jedan od najpopularnijih poslovno-turističko-školskih aviona. Metalni visokokrilac sa upornicama, četiri udobna sedišta i sa neuvlačecim stajnim trapom tipa tricikla. Veoma pitom avion, a uz to upotrebljiv za sve stupnjeve školovanja pilota - od osnovne obuke, pa sve do IFR obuke (obzirom da se najčešće poručuje sa kompletnim IFR instrumentarijumom). Opremljen je motorom od 111 kW (150 KS) pa naviše, sa metalnom elisom fiksnog koraka. Dolet aviona: 1100 kilometara (što zavisi od snage motora i kapaciteta krilnih rezervoara). Optimalna brzina krstarenja: 100 čvorova (185 kmh). Maksimalna brzina u horizontalnom letu: 125 čvorova (230 kmh). Nije zgoreg podsetiti da ćete na našim aerodromima naići i na nešto manje sestre „cesne 172": to su „cesna 150" i „cesna 152 aerobat". One su gotovo u dlaku istih performansi, ali nešto manjeg gabarita i nosivosti (zato ovu ček-listu smatrajte univerzalnom), s još jednom razlikom: zahvaljujući ojačanoj konstrukciji i prilagođenom motoru, „cessna 152 aerobat" predviđena je i za obuku u osnovnim akrobacijama.

PRETPOLETNI PREGLED**KABINA**

Pilot's Operating Handbook ON BOARD
Control Wheel Lock REMOVE
Ignition Switch OFF
Master Switch ON
Fuel Quantity Indicators CHECK QUANTITY
Master Switch OFF
Static Press. Alternate Source Valve (if installed) ... OFF
Baggage Door CHECK

PRE ULASKA U AVION izvršiti pretpoletni pregled po šemi pregleda aviona i opreme. Za „cessnu 172”: max te ina aviona 1050 kg, koristan teret 420 kg (od čega je dozvoljena te ina prtljaga 60 kg), gorivo 43 US gal, ulje 4-6 qts.

PRE STARTOVANJA MOTORA: 1. Podesiti sedišta i sigurnosne veze; 2. Slavinu goriva postaviti u polo aj „both”; 3. Zategnuti parking kočnicu; 4. Proveriti da li je radio i elektro-oprema isključena.

STARTOVANJE MOTORA: 1. Ručicu za podešavanje smeše postaviti u polo aj „rich”; 2. Ručicu grejača karburatora postaviti u polo aj „cold”; 3. Ručnom pumpom po potrebi ubrizgati gorivo u motorske cilindre; 4. Ručicu gasa pomeriti malo unapred; 5. Uključiti glavni („master”) prekidač; 6. Uključiti elektropokretač motora; 7. Kada su se obrtaji motora stabilizovali, proveriti pritisak ulja; 8. Uključiti svetlo protiv sudara i radio-stanicu.

PROBA MOTORA: 1. Zagrevati motor na 1000-1100 obrtaja; 2. Proveriti da li je pokazivač temperature ulja u zelenom polju; 3. Ručicom gasa povećati broj obrtaja motora na 1700 obrtaja; 4. Proveriti magnetne (dozvoljeni pad obrtaja po jednom magnetu 125, dopuštena razlika između levog i desnog magnetu 50 obrtaja); 5. Proveriti grejač karburatora; 6. Proveriti pokazivanja motorskih instrumenata i ampermetra; 7. Proveriti pokazivanje merača potpritisaka vazduha u „iroskopskoj instalaciji aviona (suction gage).

PRE POLETANJA: 1. Osloboditi parking kočnicu i proveriti efikasnost no ne kočnice; 2. Proveriti slobodu kretanja komandi; 3. Postaviti trimer kormila visine na polo aj „take off”; 4. Podesiti instrumente i radio-navigacionu opremu; 5. Podesiti stezač ručice gasa; 6. Proveriti da li su vrata i prozori zatvoreni i zavravljeni.

POLETANJE: 1. Flaps uvučen; 2. Grejač karburatora „cold”; 3. Lagano dodati pun gas i proveriti na obrtomeru maksimalne obrtaje (2350 na zemlji); 4. Rotirati avion (podići nosni točak) pri brzini od 50 čvorova; 5. Prevesti avion u početno penjanje pri brzini od 75 čvorova; 6. Rasteretiti motor za 50-100 obrtaja i postaviti ugao penjanja.

KRSTARENJE: 1. Podesiti snagu motora za „eljenu brzinu”; 2. Podesiti trimer; 3. Na visinama preko 3000 stopa podesiti smešu (osiromašiti je) za maksimalan broj obrtaja motora u izabranom režimu.

PONIRANJE: 1. Postaviti ručicu smeše u polo aj „rich” (bogata smeša); 2. Podesiti snagu motora prema potrebi; 3. Uključiti grejač karburatora ukoliko postoji mogućnost zaleđivanja.

PRILAZ ZA SLETANJE: 1. Slavina goriva „both”; 2. Smeša „rich”; 3. Uključiti grejač karburatora pre potpunog oduzimanja gasa; 4. Flaps 20 stepeni; 5. Brzina u završnom prilazu 65 čvorova.

SLETANJE: 1. Dodirnuti pistu glavnim točkovima; 2. Lagano spustiti nosni točak; 3. Kočiti prema potrebi; 4. Uvući flaps; 5. Isključiti grejač karburatora („cold”)

ZAUSTAVLJANJE MOTORA: 1. Aktivirati parking kočnicu; 2. Isključiti radio i elektro-opremu; 3. Ručicom gasa postaviti obrtaje motora na 1000 obrtaja; 4. Osiromašiti smešu do kraja; 5. Nakon prestanka rada motora isključiti magnetne; 6. Isključiti glavni („master”) prekidač; 7. Slavinu goriva prebaciti u polo aj „left tank”; 8. Osigurati komande.

Brzine pri normalnim operacijama:

Penjanje (flaps up)	70-80 čvorova
Best Rate of Climb	70 čvorova
Best Angle of Climb	60 čvorova
Prilaz za sletanje (flaps up)	60-70 čvorova
Prilaz za sletanje (flaps 40°)	55-65 čvorova
Produćavanje (pun gas, flaps 20°)	55 čvorova
Max brzina u turbulenciji.	97 čvorova
Max dozvoljeni bočni vetar	15 čvorova

PRODUĆAVANJE

1. Throttle FULL OPEN
2. Carburetor Heat COLD
3. Wing Flaps . . 20° (odmah)
4. Climb Speed . 55 čvorova
5. Wing Flaps . . 10° (potpuno uvući tek nakon preletanja prepreka)

CESSNA 172J ROCKET

Avion „cessna 172 rocket“ u osnovi je identična po osnovnim karakteristikama, gabaritima i nameni kao i „cessna 172 skyhawk“. Međutim, u nju je ugrađen snažniji motor od 190 KS, sa elisom promenljivog koraka, što automatski dodaje i neke nove stavke u ček-listi.

PRE ULASKA U AVION izvršiti prepoletni pregled po šemi pregleda aviona i opreme, plus emergency fuel valve & DC switch (push). Max težina aviona 1156 kg, koristan teret 500 kg (max težina prtljaga 90 kg), gorivo 52 US gal, ulje 8-10 qts.

PRE STARTOVANJA MOTORA

1. Sedišta i pojasevi SET
2. Kočnice CHECK ON
3. Radio i elektro OFF
4. Selektor goriva BOTH

STARTOVANJE MOTORA

1. Smeša RICH
2. Korak elise FORWARD
3. Gas FWD (1 inch)
4. Master SW ON (batt)
5. Fuel pump LOW
6. Prekidač paljenja START

...ali tek kad se protok goriva stabilizuje na 2-4 gal, odnosno 8-15 l/h.

Kada se rad motora stabilizuje:

7. Fuel pump OFF

NAPOMENA: Ako motor ne proradi nakon 2-3 okretaja, fuel pump za trenutak prebaciti na HIGH. Ako ni tada ne krene, fuel pump na OFF, smešu na POOR i okretati (15 sec) dok motor ne proradi.

8. Radio i elektro ON
9. Zagrevanje motora 1200 RPM
 - a) Temp. ulja GREEN ARC
 - b) Prit. ulja GREEN ARC
 - c) Min TGC 140°C
10. Proba motora 1800 RPM
 - a) Max pad po magnetu 175 RPM
 - b) Max razlika 50 RPM

- c) Korak (3x) Min pad 600 RPM
 e) Relant 600 RPM

TAKSIRANJE

1. Proba flapsa FULL, then RETRACT
 2. Ručne komande CHECK
 3. Steering CHECK
 4. No ne kočnice CHECK

PRE POLETANJA

1. Vrata, sedišta, veze CHECK
 2. Flaps AS REQUIRED
 3. Korak FULL FORWARD
 4. Fuel pump LOW
 5. Max RPM na T/O 2800 RPM
 6. V rotacije 60 MPH
 7. V odlepljivanja 65 MPH

POSLE POLETANJA

1. Korak 2550 RPM
 2. Gas 26 in/Hg
 3. Penjanje sa best ROC
 a) bez flapsa 90 MPH
 b) sa flapsom 80 MPH

HORIZONTALNI LET

1. Korak 2350 RPM
 2. Gas 22 in/Hg
 3. Smeša protok na 8
 4. Fuel pump OFF

PRILAZ

1. Fuel pump LOW
 2. Gas REDUCE (15 inHg)
 Zimi je prilaz s gasom obavezan zbog TGC (120-140°)
 3. Brzina 100 MPH
 4. Flaps (100 MPH) DOWN 25
 5. Brzina 80 MPH
 6. Korak (short final) FORWARD
 7. Landing lights ON

POSLE SLETANJA

1. Flaps RETRACT
 2. Fuel pump OFF
 3. Landing lights OFF

GAŠENJE

1. Radio i elektro OFF
 2. Lights OFF
 3. Smeša POOR
 4. Magneti OFF
 5. Master OFF
 7. Emergency fuel valve & DC switch PULL

CESSNA 421C GOLDEN EAGLE



Avion Cessna 421C Golden Eagle je metalni dvomotorni niskokrilac, namenjen školovanju pilota i avio-taksi saobraćaju. Za obuku saobraćajnih pilota i prevoz putnika i robe koristi ga avio-kompanija „Prince Air“ iz Beograda. U pilotskoj kabini ima mesta za 2 pilota, a u putničkoj kabini za 5 putnika, plus 1 pomoćno sedište. Za letove na većim visinama putnička kabina je pod pritiskom, opremljena er-kondišnom i kiseoničkim sistemom. Stajni trap je uvlačeći, tipa tricikla. U nosu aviona je prtljani prostor i prostor za smeštaj elektronske opreme. Dodatni bagažnici nalaze se u gondolama motora, kao i u stepenastom zadnjem delu putničke kabine. U kargo verziji avion može da ponese 750 kg robe. Na krilima su dva motora „Teledyne Continental GTSIO-520“: klipni šestocilindrični sa turbokompresorom, opremljeni su trokrakim metalnim elisama promenljivog koraka „McCaulley“. Snaga motora je 375 HP. Koristi aviobenzin 100LL. Ukupan kapacitet rezervoara je 234 US galona. Maksimalna brzina aviona iznosi 240 KTS, dolet 1294 milje, a plafon leta 30.200 ft.

PRETPOLETNI PREGLED počinje od levog krila. Kod pregleda nosne noge obratiti pažnju na eventualne prskotine na poluzi noge, zato što bismo, u slučaju da to zanemarimo, u vazduhu dobili signalizaciju da stajni trap nije završen.

COCKPIT CREW CHECK

Preflight	COMPLETE
Cabin Door	LATCHED and SECURE
Control Locks	REMOVE
Seat and Seat Belts	ADJUST and SECURE
Fuel Selector	MAIN TANKS
Landing Gear Switch	DOWN
Mixtures, Propellers and Throttles	SET
All Switches and Circuit Breakers	SET
Battery and Alternators	ON
Landing Gear Position Indicator Lights	CHECK GREEN LIGHTS ON
Annunciator Panel	PRESS-TO-TEST
Lights	AS REQUIRED
Engine Fire Warning System	CHECK
Cockpit Crew Check List	COMPLETE

STARTING ENGINES

Propellers Area. CLEAR

Magneto Switches ON

Engine START

Start dugme otpuštamo čim motor prihvati. Pritisak ulja mora da se normalizuje najkasnije za 60 sekundi. Broj obrtaja motora nakon startovanja ne treba da premaši 900 RPM. Kod startovanja uz pomoć spoljnog agregata, alternatore uključujemo tek nakon odvajanja spoljnog izvora struje.

Auxiliary Fuel Pumps LOW

Engine Instruments CHECK

Avionics Bus ON

TAXIING

Brakes CHECK

Flight Instruments CHECK

Engine Runup. COMPLETE

Throttles 1500 RPM

L and R HYD FLOW lights. OFF

Alternators CHECK

Vacuum System CHECK

Magnetos CHECK

Propellers CHECK

Engine Instruments CHECK

Throttles 900 RPM

Norme za magnetu su: pad RPM po magnetu 125, dozvoljena razlika između magnetu 50. Prilikom probe koraka elise voditi računa da obrtaji ne padnu ispod 1000 RPM.

Fuel Quantity CHECK

Fuel Selectors. MAIN TANKS

Emergency Crossfeed Shutoff CHECK OPEN (push down)

Trim Tabs. SET

Wing Flaps. CHECK and UP

Lights AS REQUIRED

Flight Instruments, Flight Directors and Radios SET FOR DEPARTURE

All Cabin Doors and Windows CLOSED

Pressurization. SET

Annunciator Panel CLEAR

Auxiliary Fuel Pumps LOW

Flight Controls CHECK

Seat Belts and Shoulder Harness SECURE

BEFORE TAKE OFF

Mixtures CHECK F/F in white arc

Transponder ON

Fuel Pumps. LOW

Lights AS REQUIRED

Power SET FOR TAKEOFF

Engine Instruments CHECK

Before Take Off Check List. COMPLETE

AFTER TAKE OFF

Nakon inicijalnog penjanja, snaga motora se postavlja na 32.5 inHg (početak zelenog polja), a obrtaji na 1900 RPM (početak zelenog polja). Posle 3000 ft početi lagano sa linovanjem smeše.

Landing Gear UP, LIGHTS OFF

Power SET

Mixtures ADJUST

Pressurization. SET

After Take Off Check List. COMPLETE

HORIZONTALNI LET: ne dirati postavljenu snagu za penjanje sve dok avion ne ubrza u horizontalnom letu. Nakon toga postaviti samo obrtaje na 1800 RPM. Zatim ručice smeše vratiti na položaj FULL RICH i ostaviti tako 1 minut, kako bi se turbo-kompresori malo ohladili. U nastavku leta to ponavljati svakog sata.

DESCENT: u sni avanju najpre postaviti ROD od 1000-1500 FPM i sačekati brzinu od najviše 200 KTS. Nakon krosiranja levela 130 postaviti obrtaje na 1900 RPM, pa tek onda smanjiti snagu na 30 inHg. Posle prolaska visine od 10.000 ft dozvoljeno je dalje smanjivanje snage, ali nipošto ispod 21 inHg, sve do sletanja - kako ne bismo izazvali pothlađivanje motorskih cilindara.

Fuel Selectors	MAIN TANKS
Auxiliary Fuel Pumps	LOW
Pressurization	SET
Power	AS REQUIRED
Mixtures	ADJUST
Altimeters	SET

BEFORE LANDING

Seat and Seat Belts	SECURE
Landing Gear	DOWN IN 3 GREEN
Wing Flaps	45 DEGREES
Mixtures	ADJUST
Propellers	SET
Approach Speed	100 KIAS

AFTER LANDING

Transponder	OFF
Radar	OFF
Wing Flaps	UP

SHUTDOWN

Parking Brake	SET if brakes are cool
Accessory Switches	OFF
Avionics Bus Switch	OFF
Auxiliary Fuel Pumps	OFF
Engines	SHUTDOWN
Battery, Alternator and Magneto Sw.	OFF
Shutdown Check List	COMPLETE

PIPER CHEYENNE II



Piper Cheyenne II je niskokrilac metalne konstrukcije, sa dva turbo-elisna motora i šest putničkih sedišta, namenjen školovanju pilota i avio-taksi saobraćaju. Za školovanje IFR pilota i prevoz putnika i robe koristi ga Pilotska akademija JAT iz Vršca. Avion ima klimatizovanju putničku kabinu pod pritiskom. Stajni trap je uvlačeći, tipa tricikla. Plafon leta aviona iznosi 31.000 stopa.

COCKPIT

Flight controls	FREE
Electrical switches	OFF
Avionics	OFF
Gear handle	DOWN NEUTRAL
Brakes	RESET
Battery master	ON
Annunciator	CHECKED
Fuel quantity	CHECKED
Gear lights	THREE GREEN
Flaps	TEST-SET TO 15°
Battery master	OFF
Trim	TAKEOFF POSITION
Airplane papers	CHECK
Oxygen pressure	CHECK
Oxygen masks	CHECK
SAS override safety wire	CHECK
Emergency window	CHECK
Oxygen masks	CHECK

BEFORE STARTING ENGINES

Cabin door	SECURE
Baggage	SECURE
Passenger briefing	COMPLETE
Seats	ADJUSTED
Belts and harness	SECURE
Parking brake	SET
Crossfeed	OFF
Fire wall shut-off valves	OPEN
Power levers	IDLE
Prop controls	full FORWARD
Condition levers	STOP
Cabin comfort control	OFF
Electrical switches	OFF
Circuit breakers	CHECK
Avionics master	OFF
Inverter power switch	OFF
Generator bus tie switches (C/B s)	ON (IN)
Non-essential bus switch (C/B)	ON (IN)
Battery master	ON
Cockpit lights	CHECK
Seat belts and smoking sign	ON

NORMAL START

Battery (24-28V)	CHECK
Fuel pump	ON
Fuel pressure	CHECK
Ignition switch (timing 30")	ON
Starter	ON
Ng (min 12%)	STABILIZE
Condition lever	RUN

Ignition light ON
 ITT (max 1090°C for 2 sec) and Ng MONITOR
 Starter (at stabilized idle - 52%) OFF
 Ignition OFF
 Power lever ADVANCE TO 68% Ng
 Generator ON
 Oil pressure CHECK
 Cabin door unsafe light OUT
 Gear handle (hyd. pump check) DOWN then returned to neutral
 Generator (when ammeter at 100 or less) OFF
 Second engine . . repeat above thru „Oil Pressure - CHECKED“
 Both generators ON

BEFORE TAXI

APU REMOVE
 Battery master & generators ON
 Lights AS REQUIRED
 Cabin comfort ON
 Inverter power ON
 Gyros SET
 Altimeter and clock SET
 Avionics master switch ON
 Electric trim ON & CHECK
 Autopilot CHECK & OFF
 Radios CHECK
 SAS CHECK

TAXIING

Brakes CHECK
 Prop reverse CHECK
 Flight instruments (fast erect vert.gyro) CHECK
 Power levers IDLE
 Prop controls FEATHER
 Prop controls full FORWARD

ENGINE RUN-UP

Circuit breakers IN
 Generators ON
 Ammeter and voltmeter CHECK
 Inverter - inverter bus tie CHECK
 Prop synchrophazer OFF
 Fuel pumps (No.1 & No.2) CHECK
 Crossfeed CHECK & OFF
 Air control PRESSURIZE
 Manual gear ext. cover SECURE
 Power levers SET AT 1625 RPM
 Pneumatic gauge CHECK
 Overspeed governors TEST
 a) Prop controls full FORWARD
 b) HTG test switches UP
 c) RPM DROP OBSERVE
 d) HTG test switches RELEASE
 e) RPM 1625
 Pressurization system CHECK
 Pressurization system SET
 Power levers SET AT 1800 RPM

Ice protection	CHECK
Power levers	IDLE
Secondary low pitch stops (one at a time)	TEST
Power lever (till Beta light comes on)	toward REVERSE
Test switch	DOWN and HELD
Power lever	continue toward REVERSE
Prop reverse	DO NOT ATTAIN
Test switch	RELEASE - prop moves toward reverse
Power levers	IDLE
Quadrant friction SET	
BEFORE TAKEOFF	
Circuit breakers	CHECK
Generators	ON
Fuel pumps	ON
Fuel pressure	CHECK
Ice protection (windshield, pitot heat, eng.ice protection) AS REQUIRED	
Oil cooler doors	CLOSED
SAS light	OUT
Flight instruments	CHECK
Engine gauges	CHECK
Warning lights	CHECK
Radios, radar and autopilot	SET
Prop synchrophazer	OFF
Static source	NORMAL
Props	full FORWARD (2200 RPM)
Trim	SET
Flaps	CHECK and UP
Fuel quantity	CHECK
Flight controls	FREE
Passengers	READY and SEAT BELTS FASTENED
Pressurization system	SET
TAKEOFF AND CLIMB	
Power levers	ADVANCE
Torque and ITT	WITHIN LIMITS
Rotation	91 KIAS min.
Gear (below 139 KIAS)	UP
Climb power	SET
Seat belts and smoking sign	AS REQUIRED
Prop synchrophazer	AS DESIRED
Yaw damper	AS DESIRED
CRUISE	
Cruise power	SET
Engine instruments	CHECK
Pressurization	AS DESIRED
Windshield heat	ON
DESCENT	
Pressurization	SET
Altimeter	SET
Dehumidifier	AS REQUIRED
BEFORE LANDING	
Seat belts and smoking sign	ON

Prop synchrophazer OFF
 Prop controls 2000 RPM
 Cabin pressure CHECK - below 0.3 psi
 Flaps (181 KIAS max app flaps;
 148 KIAS max full flaps)..... AS REQUIRED
 Gear (below 153 KIAS)..... DOWN
 Gear lights 3 GREEN
 Nose gear position CHECK IN MIRROR
 Brakes CHECK
 Landing lights AS REQUIRED
 Autopilot/Yaw damper..... OFF

AFTER LANDING

Prop controls full FORWARD
 Reverse thrust (above 40 KIAS) AS DESIRED
 After vacating runway:
 Flaps..... UP
 Heater fuel switch OFF
 Radar OFF
 Strobes OFF

SHUTDOWN

Parking brake SET
 Avionics OFF
 Electrical equipment OFF
 Inverter power switch OFF
 Battery charge CHECK
 ITT below 610°C ONE MINUTE
 First engine started:
 Power lever IDLE
 Prop FEATHER
 Generator OFF
 Condition lever..... STOP
 Fuel pump OFF
 Gear handle (hyd. pump check)..... DOWN then returned to neutral
 Master comfort..... OFF
 Second engine REPEAT as first engine
 Battery master OFF

PIPER CHEROKEE PA-28

„Cesnin“ konkurent i jedan od popularnih mališana iz brojne porodice aviona koje proizvodi američka fabrika „Pajper“ (Piper). U osnovnoj verziji, reč je o jednomotornom niskokrilcu metalne konstrukcije, sa četiri sedišta, neuvlačecim stajnim trapom tipa tricikla, elisom nepromenljivog koraka i „Lajkomingovim“ motorom od 103 kW (140 KS). U krilnim rezervoarima ima mesta za 136 litara goriva. Plafon leta se e mu do 14.300 stopa, a maksimalni dolet je 1070 kilometara. Ekonomična brzina krstarenja iznosi 100 MPH (160 kmh), a maksimalna brzina u horizontalnom letu 132 MPH (212 kmh).

STARTOVANJE MOTORA: 1. Paring kočnica aktivirana; 2. Slavina goriva otvorena; 3. Grejač karburatora „cold“; 4. Ručica gasa malo napred; 5. Glavni prekidač uključen; 6. Električna (buster) pumpa uključena; 7. Smeša bogata; 8. Elektro-pokretač motora aktiviran; 9. Kad motor stabilizuje obrtaje, isključiti električnu pumpu.

PROBA MOTORA: 1. Zagrevanje motora na 800-1200 obrtaja; 2. Proba prihvatljivosti motora; 3. Provera magneta na 2000 obrtaja (dozvoljeni pad obrtaja po magnetu 175, dozvoljena razlika između magneta 50); 4. Provera grejača karburatora.

POLETANJE: 1. Proveriti vrata kabine, podešenost sedišta i veze; 2. Postaviti slavinu goriva na odabrani rezervoar; 3. Uključiti električnu pumpu goriva; 4. Proveriti motorske instrumente; 5. Grejač karburatora „cold“; 6. Smeša goriva „rich“; 7. Zakrilca po potrebi; 8. Podesiti trimer na „take off“; 9. Proveriti slobodu kretanja komandi; 10. Dati snagu za poletanje; 11. Na 60 MPH rotirati avion; 12. Penjati sa 85 MPH i postepeno uvlačiti zakrilca; 13. Isključiti električnu pumpu goriva.

KRSTARENJE: 1. Preporučljiva brzina krstarenja sa 50% snage: 100 MPH; 2. Brzina krstarenja sa 75% snage: 121 MPH; 3. Na visinama preko 5000 stopa osiromašiti smešu do postizanja optimalnog broja obrtaja; 4. U toku leta voditi računa o ravnomernom trošenju goriva iz oba rezervoara; 5. Pre prebacivanja slavine goriva na 'eljeni rezervoar uključiti električnu pumpu goriva.

PRILA ENJE I SLETANJE: 1. Slavina goriva na odabranom rezervoaru; 2. Električna pumpa goriva uključena; 3. Smeša bogata („rich“); 4. Zakrilca izvlačiti tek ispod brzine od 115 MPH; 5. Brzina prilajanja 85 MPH (sa poluizvučenim zakrilcima 80 MPH); 6. Grejač karburatora po potrebi; 7. Pistu dodimuti najpre glavnim točkovima; 8. Pošto je avion usporio, uvući zakrilca.

GAŠENJE MOTORA: 1. Električna pumpa goriva isključena; 2. Radio oprema isključena; 3. Motor zaustaviti povlačenjem ručice smeše u položaj „idle cutoff“; 4. Ručica gasa u zadnjem položaju; 5. Prekidač magneta isključen; 6. Glavni prekidač isključen.

PIPER CHEROKEE WARRIOR II, MODEL PA-28-161

Avion PIPER CHEROKEE WARRIOR II je laki jednomotorni niskokrilac metalne konstrukcije, zatvorene kabine sa četiri sedišta, neuvlačecim stajnim trapom tipa tricikla i klipnim četvorocilindričnim motorom. Namenjen je osnovnoj obuci u letenju, trenu i, takmičenjima i daljoj obuci sportskih i profesionalnih pilota, obuci u instrumentalnom letenju, kao i zadacima izviđanja, prevoza lakih tereta i pružanja turističkih usluga. Pogonska grupa: motor Lycoming O-320-D2A/D3G, 4 cilindra sa vazdušnim hlađenjem. Snaga motora: 118 kW (160 KS). Maksimalni broj obrtaja motora: 2700 RPM. Elisa je Sensenich 74DM6-0-60, metalna, dvokraka, prečnika 188 cm. Minimalna oktanska vrednost goriva je 100-G ili 100LL-B. Ukupan kapacitet rezervoara za gorivo: 189 l (50 US gal), od čega je iskoristiva količina goriva 181 l (48 US gal). Težina praznog aviona bez goriva iznosi 685 kg (1508 lb), uz dodatak korisnog tereta od 371 kg (817 lbs). Maksimalna težina na poletanju i sletanju iznosi 1056 kg (2325 lbs). Dozvoljena težina prtljaga u kargo odeljku: 90 kg (200 lbs)

PREPOLETNI PREGLED

Volan slobodan
 Elektro i radio oprema OFF
 Glavni prekidač (master) ON
 Pokazivači količine goriva proveriti
 Glavni prekidač (master) OFF
 Prekidač paljenja OFF

PRE STARTOVANJA MOTORA

Kočnice postavljene
 Grejač karburatora isključen
 Selektor goriva na 'eljenom rezervoaru
 Radio oprema isključena

STARTOVANJE HLADNOG MOTORA

Gas otvoren oko 1 cm
 Glavni prekidač (master) uključen
 Električna pumpa goriva uključena
 Smeša bogata
 Starter uključen
 Gas podesiti
 Pritisak ulja proveriti
 Ako motor ne proradi nakon 10 sekundi, upotrebiti ručni brizgač goriva (prajmer) i ponoviti ceo postupak startovanja.

STARTOVANJE TOPLOG MOTORA

Gas otvoren 1-2 cm
 Glavni prekidač (master) uključen
 Električna pumpa goriva uključena
 Smeša bogata
 Starter uključen
 Gas podesiti
 Pritisak ulja proveriti

ZAGREVANJE MOTORA

Gas 800 do 1200 obrtaja

TAKSIRANJE

Podmetači ispod točkova sklonjeni
 Prostor za rulanjeslobodan
 Gas lagano dodati
 Kočnice proveriti
 Upravlјivost nosnog točka proveriti

PROBA MOTORA

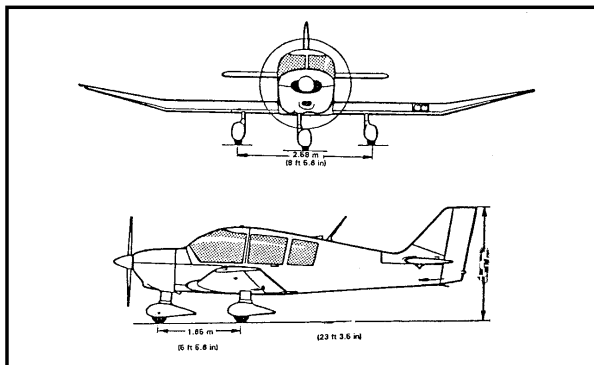
Gas 2000 obrtaja
 Magneti max pad obrtaja 175 RPM
 max razlika 50 RPM
 Merač podpritiska 5 inHg (+/-0.1)
 Temperatura ulja u zelenom
 Pritisak ulja u zelenom
 Uređaj za kondicioniranje vazduha proveriti
 Panel sa objavama proveriti pritiskom
 Grejač karburatora proveriti
 Električna pumpa goriva isključena
 Pritisak goriva proveriti
 Gas na relantu

PRE POLETANJA

Glavni prekidač (master) uključen
 Pilota ni instrumenti provereni
 Selektor goriva na odabranom rezervoaru
 Električna pumpa goriva uključena
 Motorski indikatori provereni
 Grejač karburatora isključen
 Nasloni sedišta podignuti
 Smeša postavljena
 Ručni brizgač goriva (prajmer) zabavlјen
 Sigurnosne veze podešene i osigurane
 Prazna sedišta veze osigurane

Flaps	postavljen
Trimer	podešen
Komande	slobodne
Vrata	zabavljena
Kondicioner vazduha	isključen
POLETANJE	
Flaps	postavljen
Trimer	podešen
Ubrzati	do 45-55 KIAS
Volan	lakim povlačenjem rotirati do položaja za penjanje
PENJANJE	
Brzina najboljeg penjanja (flaps up)	79 KIAS
Brzina za najbolji ugao penjanja (flaps up)	63 KIAS
Penjanje na ruti	87 KIAS
Električna pumpa goriva	OFF po dostizanju visine
KRSTARENJE	
Normalna max snaga	75%
Smeša	podešena
PONIRANJE	
Gas	2500 obrtaja
Brzina	126 KIAS
Smeša	bogata
Grejanje karburatora	prema uslovima leta
PONIRANJE SA ODUZETIM GASOM	
Grejanje karburatora	prema uslovima leta
Gas	oduzet
Brzina	prema zahtevu
Smeša	prema zahtevu
Snaga	proveravati svakih 30 sec dodavanjem gasa
PRILAZ I SLETANJE	
Selektor goriva	odgovarajući rezervoar
Sigurnosne veze	podešene i osigurane
Električna pumpa goriva	uključena
Smeša	podešena
Flaps	postaviti (max 103 KIAS)
Kondicioner vazduha	isključen
Trimovati	do 70 KIAS
Brzina u finalnom prilazu (flaps 40°)	63 KIAS
GAŠENJE MOTORA	
Flaps	uvući
Električna pumpa goriva	isključiti
Kondicioner vazduha	isključiti
Radio oprema	isključiti
Ručica gasa	povući do kraja
Smesa	siromašna (idle cut-off)
Magneti	isključiti
Glavni prekidač (master)	isključiti

ROBIN DR 400/180



Avion ROBIN DR 400/180 je laki jednomotorni niskokrilac metalno-drvene konstrukcije, sa zatvorenom kabinom i četiri sedišta, neuvlačecim stajnim trapom tipa tricikla i klipnim četvorocilindričnim motorom. Namenjen je osnovnoj obuci u letenju, trenu i, takmičenjima i daljoj obuci sportskih i profesionalnih pilota, obuci u instrumentalnom letenju, kao i zadacima izviđanja, prevoza lakih tereta i pružanja turističkih usluga. Pogonska grupa: motor LYCOMING O-360-A3A, 180 HP (134 KW), elisa SENSENICH 76 EM8 S5 0-64, prečnika 1.93 m. Troši avio-benzin 100 LL oktanske vrednosti od minimalno 100 oktana. Ukupan kapacitet rezervoara za gorivo je 190 litara, sa iskoristivom količinom goriva od 180 litara. Ukupna količina goriva može da se poveća do 240 litara ukoliko se instalira opcioni dodatni rezervoar kapaciteta 50 litara.

NORMALNE OPERATIVNE BRZINE

Brzina najboljeg penjanja (best rate of climb speed):

Take off flaps (1. zub) (81 kt) 150 km/h

Flaps up (92 kt) 170 km/h

Brzina s najboljim uglom penjanja (best angle of climb speed):

Take off flaps (70 kt) 130 km/h

Flaps up (76 kt) 140 km/h

Max. brzina u turbulenciji (140 kt) 260 km/h

Max. brzina za landing flaps (2. zub) (92 kt) 170 km/h

Brzina za sletanje (landing flaps). (68 kt) 125 km/h

PRETPOLETNI PREGLED

Magneti OFF

Komande SLOBODNE

Master ON

Flaps CHECK OPERATION

Pokazivači goriva. CHECK

Master OFF

Dokumenta aviona CHECK/ON BOARD

Prtljag PROVERITI RASPORED

Nakon toga, izvršiti spoljašnji pregled aviona (walk-around inspection) prema shemi pretpoletnog pregleda.

PRE STARTOVANJA MOTORA

Kabina ZATVORENA I ZABRAVLJENA

Parking kočnica ZATEGNUTA

Prednja sedišta PODEŠENA I ZABRAVLJENA

Sigurnosne veze	PODEŠENE I ZATEGNUTE
Komande	SLOBODNE
Trimer	NEUTRAL
Master	ON
STARTOVANJE MOTORA	
Carburetor heat	OFF
Mixture	FULL RICH
Strobe light	ON
Gauges	CHECK
Fuel valve	OPEN
Magneto switch	L(ef)
Electric pump	ON
Throttle	2-3 INJECTIONS, 1/4 FORWARD
Propeller area	CLEAR
Starter	ON
Magneto switch	L+R („Both“)
POSLE STARTOVANJA MOTORA	
RPM	1200 rpm
Electric pump	OFF
Alternator switch	ON
Voltmeter	green arc
Vacuum gauge	CHECK
Lights	TEST
Radio	ON
Altimeter	SET
Flaps	UP
TAKSIRANJE	
Parking brake	UNLOCKED
Brakes	TEST
Turn and bank indicator	CHECK
Directional gyro	CHECK SETTING
RPM	1200 rpm
PROBA MOTORA	
Parking brake	LOCKED
Oil pressure temperature	GREEN RANGE
Fuel pressure	GREEN RANGE
Mixture	FULL RICH
Carburetor heat	OFF
Magneto check:	
Throttle	2000 rpm
Max. drop	175 rpm
Max. difference between L/R	50 rpm
Carburetor heat	ON
Check RPM drop, then return to	OFF
Mixture	CHECK
Engine idle	CHECK
PRE POLETANJA	
Komande	FREE
Magneto switch	L+R („Both“)
Kabina	CHECK
Fuel	THE MOST FULL TANK

Electric pump. ON
 Elevator trim SET
 Engine instruments. CHECK
 Flight instruments SET
 Flaps. SET

POLETANJE

Take off RPM min 2200 rpm
 Take off speed (54 kt) 100 km/h
 Initial climb speed (70 kt) 130 km/h
 Reduce angle of climb to obtain (81 kt) 150 km/h
 Electric pump. OFF
 Fuel pressure CHECK (green range)
 Flaps. UP

PENJANJE

Flaps. UP
 Speed ADJUST
 Mixture. ADJUST ABOVE 5000 ft

SNI AVANJE

Power AS DESIRED
 Carburetor heat. OFF
 Na svakih 1500 ft promene visine dodati snagu, kako bi se izbeglo prekomerno hlađenje motora.

PRILA ENJE

Fuel THE MOST FULL TANK
 Mixture. FULL RICH
 Electric pump. ON
 Carburetor heat. AS REQUIRED
 Cabin CHECK
 Flaps. SET
 Speed (81 kt) 150 km/h
 Elevator trim SET

FINAL

Carburetor heat. OFF
 Flaps. LANDING POSITION
 Approach speed (68 kt) 125 km/h
 Elevator trim SET

POSLE SLETANJA

Electric pump. OFF
 Flaps. UP
 Navigation instruments OFF

GAŠENJE MOTORA

Parking brake TIGHT
 Flaps. DOWN
 Radio and electrical equipment OFF
 RPM. 1000 rpm
 Mixture. IDLE CUT-OFF
 Magneto switch OFF
 Alternator switch OFF
 Battery switch OFF

UTVA 75



Prototip ovog aviona istoimene fabrike iz Pančeva poleteo je 1978. godine. „Utv 75“ je metalni niskokrilac sa dva uporedna sedišta i neuvlačecim stajnim trapom tipa tricikla. Postoji i verzija sa četiri sedišta. To je osnovni avion za obuku u mnogim aeroklubovima, pa se koristi za obuku i trenu u sportskih i profesionalnih pilota, za osnovno instrumentalno i noćno letenje, pojedine osnovne akrobacije i vuču jedrilica. Opremljen je motorom od 132 kW (180 KS) sa uređajem za ubrizgavanje goriva (nema karburator), metalnom elisom promenljivog koraka i standardnom navigacionom opremom. Integralni rezervoari u krilima primaju 150 litara goriva. Dolet aviona: 800 kilometara. Optimalna brzina krstarenja: 185 kilometara na čas. Maksimalna brzina u horizontalnom letu: 215 kilometara na čas.

PRE STARTOVANJA MOTORA: 1. Padobran, pedale, sedišta i veze - proveriti i podesiti; 2. Vrata osigurati; 3. Priključiti set sa slušalicama i mikrofonom; 4. Proveriti komande; 5. Proveriti da li su pod točkove postavljeni podmetači; 6. Podesiti trimmer; 7. Proveriti da li je radio-oprema isključena; 8. Otvoriti slavinu goriva.

STARTOVANJE MOTORA: 1. Uključiti automatske osigurače; 2. Ručicu za podešavanje koraka elise postaviti na mali korak; 3. Ručicu gasa pomeriti malo unapred; 4. Uključiti akumulator (glavni elektro-prekidač); 5. Ručicu smeše postaviti u polo aj „bogata smeša“; 6. Aktivirati buster-pumpu, pa je nakon 5 sekundi isključiti; 7. Ručicu smeše vratiti u polo aj „siromašna smeša“; 8. Aktivirati elektropokretač motora; 9. Čim motor prihvati, ručicu smeše ponovo postaviti u polo aj „bogata smeša“; 10. Proveriti pritisak ulja; 11. Uključiti alternator, svetlo protiv sudara, radio-uređaje i iroskopsku instalaciju.

PROBA MOTORA: 1. Zagrevati motor na 1000-1200 obrtaja; 2. Minimalna temperatura ulja treba da bude 40°C; 3. Temperatura glave cilindra 140°C; 4. Povećati obrtaje motora na 2350 obrtaja; 5. Proveriti magnete motora (dozvoljen pad obrtaja motora pri radu na jednom magnetu: najviše 175. Najveća dopuštena razlika između levog i desnog magneta: 50 obrtaja); 6. Proveriti rad uređaja za promenu koraka elise (na velikom koraku obrtaji motora treba da opadnu najmanje za 500 obrtaja); 7. Proveriti napon alternatora; 8. Proveriti da li motor glatko prihvata naglo dodavanje gasa.

PRE POLETANJA: 1. Podesiti trimmer; 2. Proveriti instrumente; 3. Postaviti ručicu za izvlačenje flapsa na prvi zub; 4. Proveriti da li je ručica za podešavanje koraka elise na malom koraku (napred); 5. Po potrebi otvoriti škrge hladnjaka motora; 6. Još jedanput proveriti kabinu.

POLETANJE: 1. Noge na kočnicama; 2. Dodati gas do 2350 obrtaja; 3. Otpustiti kočnice; 4. Dodati gas do punog (2700 obrtaja); 5. Pri brzini od 80 kmh podići nos aviona; 6. Pridržati avion dok ne ubrza na 100 kmh; 7. Penjati sa 135-140 kmh; 8. Na 50 m visine uvući flaps; 9. Ručicom gasa rasteretiti motor na 2600 obrtaja.

KRSTARENJE: 1. Ručicom za podešavanje koraka elise smanjiti obrtaje na 2350 obrtaja; 2. Ručicom gasa podesiti naduv (pritisak punjenja) na 22,5 inHg; 3. Brzina 160 kmh; 4. U režimu horizontalnog leta prema potrebi linovati (osiromašiti) smešu ručicom za podešavanje smeše - ali pri tom pratiti kazaljku EGT indikatora (pokazivača temperature izduvnih gasova).

PRILAZ I SLETANJE: 1. Proveriti temperature ulja i glave cilindra; 2. Postaviti ručicu za izvlačenje flapsa na prvi zub; 3. Brzina u prilazu 135 kmh; 4. Ručicu za podešavanje koraka elise postaviti na mali korak (napred); 5. Dodirnuti pistu glavnim točkovima pri brzini od 105 kmh.

ZAUSTAVLJANJE MOTORA: 1. Podesiti obrtaje motora na 1000-1200 obrtaja; 2. Isključiti radio-uređaje i ostale potrošače električne energije; 3. Do kraja osiromašiti smešu; 4. Nakon prestanka rada motora postaviti ručicu gasa napred; 5. Isključiti magnet; 6. Isključiti glavni elektro-prekidač i ostale prekidače i osigurače; 7. Ručicu gasa vratiti u zadnji položaj; 8. Zatvoriti slavinu goriva.

ZLIN 526 F

Avion čehoslovačke proizvodnje iz 60. godina (bolje reći decenija!) omiljeni akrobatski avion mnogih generacija pilota. To što mu teško dozvoljavaju da ode u penziju, treba pripisati njegovim izvanrednim performansama i koncepciji koju vreme s naporom gaji. Doduše, potiskuju ga novi „zlinovi“, sa novim oznakama, sa još „kritičnijim“ aerodinamičkim profilima, sa novim dizajnom i motorima sa još većom rezervom snage. Ali, „Zlin 526 F“ ostaje primer izvanredno zamišljenog i napravljenog akrobatskog aviona, sposobnog za apsolutno sve pozitivne i negativne evolucije, a istovremeno izvanredno jednostavnog za pilotiranje - čak i u rukama neiskusnih početnika. To je niskokrilac metalne konstrukcije (sa delom oplata od platna), uvlačivim stajnim trapom i dva sedišta (dve pilotske kabine). Karakteristično je da je zadnja pilotska kabina glavna - zbog izrazite prednje centra teže aviona. Opremljen je motorom od 132 kW (180 KS) i metalnom elisom sa automatskom regulacijom koraka. Brzina krstarenja: 180-210 kmh. Maksimalna dozvoljena brzina u obrušavanju: 305 kmh.

PRE STARTOVANJA MOTORA: 1. Pričvrstiti ili odstraniti sve slobodne predmete u kabini; 2. Imati na umu: zadnja kabina je pilotska! 3. Podesiti sedite; 4. Podesiti pedale; 5. Proveriti da li su pod točkove postavljeni podmetači; 6. Proveriti kabinu; 7. Proveriti protivpožarni uređaj; 8. Proveriti količinu goriva; 9. Otvoriti slavinu goriva.

STARTOVANJE MOTORA: 1. Prekidači uključeni; 2. Smeša bogata; 3. Ručica gasa na prvoj trećini hoda; 4. Magneti uključeni; 5. Uključen elektro-pokretač motora; 6. Proveriti pokazivanje motorskih instrumenata.

PROBA MOTORA: 1. Zagrevati motor na 1000 obrtaja (minimalna temperatura ulja treba da bude 25°C); 2. Postepeno povećavati obrtaje; 3. Magneti se proveravaju na punom gasu (dozvoljen pad obrtaja motora po magnetu: najviše 50 obrtaja); 4. Proveriti prihvatljivost motora naglim dodavanjem punog gasa.

PRE POLETANJA: 1. Proveriti položaj prekidača stajnog trapa; 2. Uključiti ostale prekidače; 3. Proveriti pritisak azota u ramenjačama; 4. Postaviti trimmer u neutralan položaj; 5. Proveriti slobodu kretanja komandi; 6. Proveriti i podesiti instrumente; 7. Proveriti da li je poklopac kabine zatvoren i osiguran.

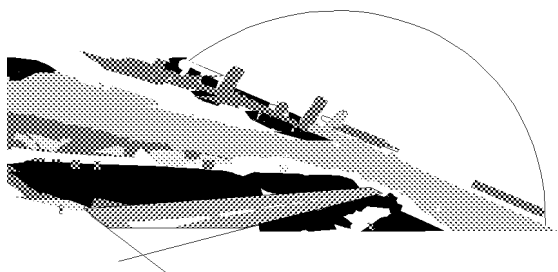
POLETANJE: 1. Potkrilca na 15 stepeni; 2. Lagano dodati pun gas; 3. Odr avati pedalama pravac u zaletu; 4. Odlepiti avion od piste pri brzini od 90 kmh; 5. Uvući stajni trap na visini većoj od 5 metara; 6. Penjati sa 130 kmh; 7. Na 50 metara visine uvući potkrilca; 8. Penjati sa 140 kmh; 9. Rasteretiti motor.

KRSTARENJE: 1. Brzina u školskom krugu: 150 kmh; 2. Brzina na preletima: 210 kmh (pri 2580 obrtaja).

AKROBACIJE: 1. Brzina u uvođenja u kovit: 115 kmh; 2. Brzina uvođenja u petlju: 220 kmh; 3. Brzina uvođenja u imelman: 250 kmh; 4. Brzina uvođenja u returneman: 170 kmh; 5. Brzina uvođenja u ranversman: početna 200 kmh, brzina izvođenja desnog ranversmana 120 kmh, a levog 90 kmh; 6. Brzina za valjak: 180 kmh; 7. Brzina u leđnom letu: 180-200 kmh; 8. Brzina za dinamički valjak: 50 kmh... itd.

PRILAZ I SLETANJE: 1. Poniranje sa 140 kmh; 2. Poniranje sa izvučenim potkrilcima: 130 kmh; 3. Stajni trap izvučen (proveriti mehaničke indikatore na krilima); 4. U finalnom prilazu izvući potkrilca na 40 stepeni; 5. Proveriti temperaturu motora; 6. Sleteti na tri tačke.

ZAUSTAVLJANJE MOTORA: 1. Pritisnuti kočnice; 2. Palicu povući na sebe; 3. Dodati gas, u povratku ručice za gas isključiti magnete, a zatim ponovo dati pun gas; 4. Po prestanku rada motora potpuno oduzeti gas; 5. Isključiti prekidače.



KAKO POSTATI PILOT?

Oduševljeni i motivisani poklonik letenja, koji, uz to, zadovoljava i osnovne psihofizičke kritrijume, pilot jedrilice može da postane već sa 16 godina. Na sledeći stepenik, dozvolu motornog pilota, može da zakorači čim postane punoletan. To su donje granice starosti za bavljenje letenjem koje dopušta zakon.

Koje su, onda, gornje?

Verovali ili ne - nema ih! Ako vas zdravlje dobro služi (potrudite se da tako i bude), možete da letite do duboke starosti i oborite rekorde pilota koji su za komandama aviona i jedrilica proslavljali sedamdesete, osamdesete, pa čak i devedesete rođendane! Svakako, to su izuzeci, čiji mladički entuzijazam i ogromno letačko iskustvo donekle kompenzuju silaznu biološku putanju, pa im letačke komisije blagonaklono gledaju kroz prste, dopuštajući im da lete - ali uz određena ograničenja.

Sa pilotima u vazдушnom saobraćaju drugi je slučaj. Gornja starosna granica u mnogim svetskim kompanijama je 65 godina - i, izgleda, dalje se za sada ne može.

Golobradi dečki mogu strpljivo da delju modele i makete aviona u matičnom aeroklubu (odmah i savet: upišite se u najbliži) i čekaju čas kada će izaći iz kratkih pantalona i krenuti na početnu obuku u letenje. Kao i svaki kurs, tako i ovaj ima teorijski i praktični deo. Ono što budući sportski pilot uči na stotinak i nešto časova teorijske nastave uglavnom je obuhvaćeno u prvom delu programa koji ovde objavljujemo, a ono čemu ga uči instruktor na zemlji i u vazduhu nagovešteno je u drugom delu.

Dozvola sportskog pilota dobija se posle najmanje 35 sati samostalnog letenja avionom (ne računajući sate provedene na duplim komandama sa nastavnikom letenja). Tu su predviđena bar tri sata međuaerodromskog letenja, sa sletanjem bar na četiri aerodroma, koji jedan od drugog treba da budu udaljeni najmanje 100 kilometara. Naravno, da bi se dozvola zaslula, pilot polaže i poseban stručni ispit. Teorijski deo ispita obuhvata kompletno gradivo koje je, nekoliko meseci ranije, slušao na kursu. U okviru praktičnog dela ispita komisija će oceniti njegovo znanje i veštinu vođenja aviona u školskom krugu, pilota u zoni i na maršruti, a sve mora da bude krunisano uspešnim i lepim sletanjima. Vlasnik dozvole sportskog pilota ima pravo da upravlja jednomotornim avionima mase do 1750 kilograma, u uslovima vidljivosti zemlje i - bez prava prevoza putnika. Posle može i nastaviti i dalje, ka višim zvanjima i ovlašćenjima.

No, da bi postao profesionalac, sportski pilot - sada već ozbiljan dvadesetogodišnjak - mora da se upiše u neku od profesionalnih vazduhoplovnih škola. Školovanje nije jeftino, pa je poželjno da budući profesionalac ima i stipenditora. „Mecena“ može da bude kakva vazduhoplovna kompanija, neki od servisa poslovne, taksi ili privredne avijacije, zainteresovani aeroklub - ili sam kandidat. U toku ove obuke pilot sakupi više od 200 sati letenja po svim vremenskim uslovima, prokrstari Jugoslavijom uzduž i popreko, kako danju tako i noću - i definitivno uđe u tajne instrumentalnog letenja.

Ako ste, pak, dobrodržeći tridesetogodišnjak (možda još i stariji?), a uz to tek početnik, budite sigurni da se stipenditori neće otimati o vas! To je i vama jasno. Reč za letenje moraćete da gasite, po svojoj prilici, isključivo vlastitim novcem. Ali, ne dajte se obeshrabriti - posebno ako imate nameru da kupite vlastiti avion i, kao poslovan čovek i vazduhoplovni entuzijasta, svoj život i kontakte sa poslovnim partnerima učinite lepšim i dinamičnijim!

Za divno čudo, mnogi (tek sada da se izvinjavamo čitateljka: i MNOGE) doivotno ostaju sportski pilot, baveći se, kad nisu u avionu ili na zelenoj travi aerodroma, svakodnevnim „građanskim“ zanimanjima. Oni lete, jer u životu u nebu, ne traže platu za to. Provođe uzbudljive trenutke na mnogim vazduhoplovnim takmičenjima: kao učesnici aero-relija, takmičenja u preciznom letenju, izviđanju iz vazduha, preciznom sletanju i akrobacijama. Povlače jedrilice, tegle reklamne transparente iznad gradskih krovova, bacaju plakate, lete kao „plavi“ ili „crveni“ na letovima koje organizuju lokalni štabovi civilne zaštite. Konstruišu i isprobavaju ultra-lake letelice. Amaterski rade kao nastavnici, obučavajući nove generacije sportskih pilota... teško je i nabrojati sve te interesantne poslove. Svesni su da letenje nije samo privlačna (i naporna) profesija, nego i izuzetno lep (i inspirativan) sport.

Mnoge zemlje, pa i naša, prošarane su čitavom mrežom aeroklubova. Ako ga već niste načinili, neka vaš prvi korak ka nebu bude članska karta najbližeg aerokluba, koji ćete pronaći u gotovo svakom većem mestu. Znajte da ih na našem prostoru ima na desetine i da većina tih aeroklubova gazduje veoma lepim aerodromima, koje entuzijasti-amateri brižljivo neguju, nestrpljivo očekujući početak nove letačke sezone. Adresar koji objavljujemo u prilogu reći će vam na koja vrata da pokucate i pitate: šta i kako dalje?