

Létání v Texasu

Radek Zima, listopad 09

Úvod

Ahoj, sepsal jsem pár postřehů z mé poslední cesty do Severní Ameriky, na větroni jsem se sice bohužel nesvezl, ale řada z nás jsou i motoráři, tak se to někomu třeba bude hodit :). Pokud najdete překlep, technickou chybu (poznámky jsem dával do kupy zpětně), případně chcete odpověď na otázku tak napište na radek@gliding.cz ...

Proč jsem si chtěl motorově zalítat ve státech?

- roste množství času, které trávím za velkou louží
- snižuje se množství výletových destinací po ukončení pracovních záležitostí a navíc se mnou tentokrát nejede rodina
- pár startů v Americe by mohla být zajímavá zkušenost, neboť "they have invented the whole thing" :)
- prý je to tam levnější
- a navíc už tam lítal z Čech každej šmudla :)

Paperwork

JAA ani ICAO průkazy tam neplatí, takže první krok je validace. Začneme vyplněním formuláře 8060-71 (stáhnout [odsud](#), je tam i pár dalších informací jako fax a adresu kam ho poslat), poznámky k vyplňování:

- a) používejte americkou terminologii pro kvalifikace (viz. web faa)
- b) neuvádějte medical při validaci plachtařského průkazu
- c) nevím, jestli gliding license je private nebo sport nebo nic, vyplnil jsem private a fungovalo to.

Do formuláře je potřeba napsat kde si chcete průkaz vyzvednout (FSDO si vyberte [tady](#)), na vybrané FSDO totiž putuje druhá část dopisu, co Vám přijde z Oklahomy poštou domů, takže jinam jít nelze ... vzhledem k tomu, že proces může trvat až 90 dní, tak to může být někdy pakárna, já se třeba o cestě do U.S. dozvídám max měsíc předem ... dopředu poslat žádost nemůžu, páč nikdy nevím kam pojedu a když už vím, tak může být málo času ...

Vyplněný formulář, kopii průkazů a kopii medical certificate je potřeba dostat nějak do Oklahomy do Airmen Certification Branch, AFS-760. Jediné dvě možnosti jsou fax (001 405 954 9922) nebo klasickou poštou (Federal Aviation Administration, Airmen Certification Branch, AFS-760, P.O. Box 25082, Oklahoma City, OK 73125-0082).

Nejrychlejší tedy vypadal fax, nicméně já jsem to po dvou dnech vzdal, ze dvou lokalit neustále obsazeno. Další cesta je poslat to poštou, což může trvat tejdenn nebo dva a TNT/DHL odmítají doručovat do P.O.BOXu. Já jsem teda našel na webu adresu pro "Commercial Deliveries" (Federal Aviation Administration, Airmen Certification Branch, AFS-760, 6425 South Denning Avenue, Oklahoma City, OK 73169-6937), žena mi to tam poslala TNTčkem a došlo v pohodě. Na webu maj číslo, kde je možné ověřit status žádosti, já

jsem se tam nedovolal, zato jsem se dovolal na ÚCL na rejstřík, kde mi potvrdili, že žádost z americké strany dostali a odeslali odpověď zpět.

Za pár dní mi dorazila obálka z Oklahoma City a dočítám se, že ze strany FAA je vše OK ... v obálce najdu i faxovou komunikaci z ÚCL. Na návštěvu vybraného FSDO mám 6 měsíců, průkaz mi nemusí být vydán bez udání důvodu.

Zavolám tedy na FSDO v Houstonu abych si domluvil schůzku z inspektorem ... bez domluvené schůzky předem na lokální FSDO nelezte ...nejdřív ověřou, jestli maj druhou část potvrzení z Oklahoma, chvilku diskuze nad termínem, nechťejí mě přijmout už v 8.00, takže budu muset nějak přeorganizovat agendu ... holka mi nadiktuje potřebné dokumenty s sebou:

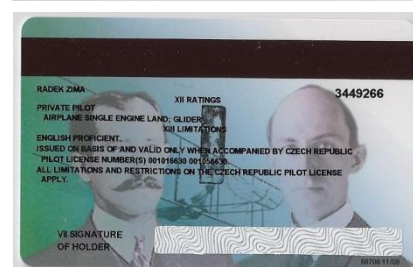
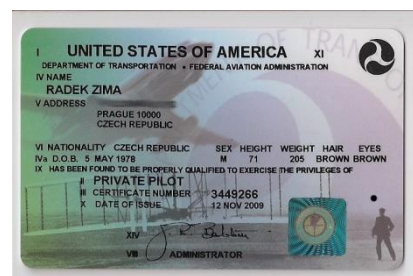
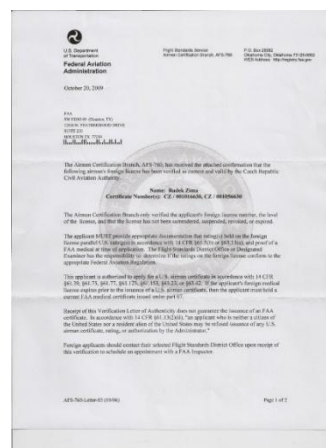
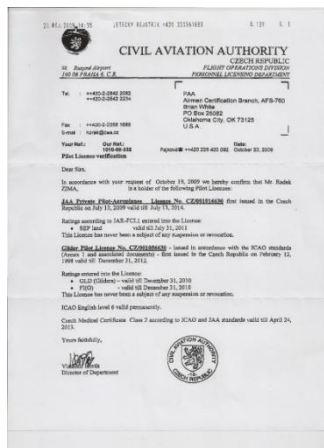
- dopis z FAA
- pilotní průkazy oba
- medical (raději beru i plachtařskej od Cihličky i když nakonec není potřeba)
- vyplněný formulář 8710-1 (stáhnout [zde](#)) - alespoň hlavičku, zbytek vyplnit pak na místě, páč to prý většina lidí stejně zmatlá)
- pas
- raději i zápisník (nakonec taky nebyl potřeba)

Poděkuji, poznamenám si jméno inspektora, abych nebyl za trubku, že nevím kam jdu, a stahuju 8710-1 z webu faa ... vyplnění je trivka, akorát nevím, jestli mám vyplnit jeden form pro oba průkazy nebo pro každé zvlášť, tak vyplňuju radši dva a nezaškrťávám jakej průkaz chci (ukázalo se, že stačil jen jeden formulář) ... zarazím se u barvy vlasů a očí, po návštěvě koupelny a pohledu do zrcadla to vyplním a kroučím hlavou, k čemu to jako potřebujou ... výšku přepočítat na celé palce a váhu na libry ... naposledy se zarazím u kolony sex, páč nevím jestli chtěj vědět s kým nebo pohlaví ... po přečtení příložených pokynů pochopím, o co jim jde, a zaškrťávám správnou kolonku ...

V průběhu vyřizování žádosti na FSDO jsme ještě zaškrtili nahoře v sekci Application information "Private", "Airplane", "Glider", "other:" (do políčka vedle je potřeba napsat "foreign based"). Do SSN napsat "Do not use" a vyplnit sekci Q a D podle českýho pilotáku/medicalu, takže jestli chcete bejt za borce, tak to vyplňte všechno podle mých pokynů :)

Celá procedura byla nakonec docela rychlá:

- 11.-14.10. pokusy o odfaxování
- 14.10. zasláno TNTčkem na alternativní adresu
- 19.10. FAA posílá faxem žádost na ÚCL, jestli si nevymejšlím
- 20.10. odesláno faxem potvrzení zpět z ÚCL na FAA
- 30.10. mám dopis z FAA doma (normální poštou)
- 6.11. domluvena telefonicky schůzka na FSDO
- 12.11. vyzvednuta temporary licence na FSDO v Houstonu (jeden průkaz na oboje)
- 11.12. dorazil skutečnej průkaz do Prahy (použiju příště až tam pojedou ... mimochodem neví někdo co je to na průkazu za chlápky? :-)



Ostatní příprava

Mimo zajištění validace průkazu ještě doporučuji:

- a) domluvit si letadlo
- b) domluvit si instruktora
- c) zjistit, jak to maj s pojistkou
- d) zarezervovat auto a hotel
- e) objednat si dopředu na hotel mapy a další literaturu
- f) projet si americkou učebnici pilota kvůli terminologii (odkaz níže)
- g) projet si FAR/AIM kvůli frazeologii a předpisům

Protože kamarád v Lousianě zrovna neměl čas, tak mi doporučil dvě školy, píšu tedy maily s popisem své letecké minulosti a prosbou o:

- a) krátký výcvik, abych si zvyknul na jiné postupy a rozdělení vzdušného prostoru
- b) přezkušovací let
- c) zapůjčení letadla na sólo let (C150/C152)

Kromě leteckých škol jsem zkusil i jeden aeroklub, všichni celkem briskně odpovídají a já vybírám školu United Flight Systems (UFS) na letišti KDWH podle jednoduchých kritérií:

- a) pěkný letiště akorát velký (navíc s dráhou pro hydroplány :)
- b) vhodný umístění vůči prostorům kolem Houston Intercontinental
- c) sympatičnost webu/emailového projevu
- d) cena za hodinu letadla
- e) cena za hodinu instruktora
- f) vzdálenost od hotelu kde budu bydlet první část cesty

Dostanu email na instruktora, krátce pokecáme a domlouvám se, kdy přijedu na letiště ... jako obvykle v U.S., všichni jsou ochotný, nabízejí pomoc a poskytnou cenný rady ... škola má pojištěný letadla jak na škodu vůči třetím osobám, tak na škodu vůči letadlu samotnému, takže AOPA pojistka, kterou jsem měl rozjednanou nebyla potřeba.

Auto si rezervuju obyčejnej fullsize u Hertz (bez auta jste vyřízený - nedojedete si na jídlo ani na nákup, ani se nedostanete na letiště z hotelu). I když hotel, kde budu bydlet první "pracovní" část cesty, je kousek od letiště, z úsporných důvodů vyměním Hilton za Marriott, takže provedu ještě online rezervaci ubytování.

Co se týče členství v AOPA, tak nakonec jsem ho nepotřeboval kvůli pojistce, ale vřele doporučuju kvůli sjelýmu plánovači letů a časopisu co posílají (až do Čech).

Od instruktora dostanu seznam doporučený "literatury", na skygeek.com objednávám následující (dodání na hotel):

- a) Sectional Chart
- b) Terminal Area Chart
- c) Airport Facilities Directory
- d) FAR/AIM tištěnou verzi

V rámci samostudia si beru do letadla [Airplane Flying Handbook](#), dá se stáhnout z webu FAA a člověk si zopákne terminologii ... mimochodem knížka je moc hezky udělaná, všechno vysvětlený polopaticky po americku a určitě doporučuju pro zlepšení leteckého vzdělání každému ... do PDF si ještě ukládám [FAR/AIM](#) s rozdělením vzdušného prostoru, frazeologií a podobnýma informacema ... pdfko nahrávám do PDAčka, kdybych se náhodou nudil cestou přes oceán ...

Mám ještě starý vízum desetiletý v pase, tak jsem v pohodě, ale kdo nemáte tak nezapomeňte vyplnit před odletem ESTA (někde na webu americký ambasády v Praze je odkaz) ...

PRG -> IAH

Na odletu nic zajímavého, ženuška mi připravila věci, narvu si je do kufru, vezmu jeden prázdný kufr na nákup dětského oblečení ve výprodejích, zápisníky a průkazy si dávám k notebooku, páč šance že mi zase ztratěj zavazadla je vysoká ...

Objednávám taxi, nastavuju budíka, ráno kafe a šup na letiště ... učím se novou zvláštní cestu na letiště a poznávám místa, kde jsem ještě nikdy nebyl ... platím 756,- a přemejšlím, jestli se mám otravovat se stížností na dispečink Taxi Praha nebo ne ... rychlou kontrolou na mapy.cz zjišťuju, že jsme najeli o 10km více, než bylo potřeba (zejména teda vzhledem k provozu ve tři v noci) a šajzuju ...

Na check-inu mě chlápek upozorňuje, že mám sice dobrý místo na navazující let přes oceán, ale že bude vedle mě mimino ... vzhledem k frontě lidí za mnou nechci bejt necita, tak říkám že mám děti rád a v duchu doufám že to nebude nějaká pomsta zezhora za to, jak Dáňa nemohl usnout při posledním výletu do Toronta :) ... pak rychle do salónku na víno, změnit status na Facebooku, poslat SMS rodině a nalézt do úplně nový Lufthansový A321 ... všichni kolem kašlou a chrlaj, tak se těším co chytím ... ve Frankfurtu příjemné překvápko, odlítám ze stejného terminálu, žádná prohlídka, takže spousta času na čtení, lezu do 747 (na rozdíl od Pupíka šetříme, takže pěkně dolů do prasečáku), v letadle se dorazím vínem (zaplat' pánbůh, že Lufthanse se vyhnulo šetření na pití pro lidi) a střídavě spím / směju se na pakistánský miminko nebo odkud je / čtu si učebnice / matlám slajdy (přivracená strana mého 5,5kg notebooku je 10hodinová výdrž :-)) ... vyplním bílej I-94 (kdo už nemá vízum tak zelenej I-94W) a na imigračním pokecám s úředníkem, co umí česky :)

Taxíkem na hotel, všude vlajky na půl žerdi kvůli nějaký přestřelce, večer na steak a potom pivo do lobby baru ... tejdén se teď budu poflakovat po zasedačkách, tak s tím moc otravovat nebudu, páč to s lítáním souvisí jen marginálně (skrzeva prachy akorát :)

1. týden

První tejdén se nic neděje, jenom práce ... jediná zábava je semtam nakupování, semtam večere hromadná a výlet na Houston Rockets :)

V úterý dorazily mapy a spol., bohužel práce z Čech přichází příliš, takže jsem rád, že se trošku vyspím a na studium zatím kašlu ...

Ve čtvrtek na druhou stranu města (60km) na pobočku FAA, trošku mě zmátlo, že neměli ceduli zvenčí budovy, ale naštěstí jsem si poznamenal během objednávání schůzky, kde je v baráku najdu.

Vevnitř čistě papírová práce s pohodovým a ochotným úředníkem, dovyplnil jsem podle pokynů 8710 a dostal Temporary Airman Certificate ... origoš dorazí do 120-ti dnů ...

V pátek se jedu podívat na letiště, najdu školu, okouknu éra venku a přes "Cheeburger Cheeburger" valím na hotel ... dávám si pivo a stýská se mi po rodině ...



2.týden

sobota

Ráno jedu na letiště, vyfotím hangár, domluví se na odpoledne, valím přes Fry's (obří obchod s elektronikou a komponentama) na hotel a dodělávám pracovní resty ... večer jedu zpátky na letiště a registruju se jako student ve škole ...



United Flight mají pěkný obchod, takže dokupuju příručku a checklisty, neodolám velkému výběru náhradních a upgrade dílů David Clark a dělám za pár dolarů ze svých DC10 nová sluchátka :) ještě nový gelový vycpávky na sluchátka do aeroklubu a šup na učebnu ... dětské oblečení s leteckými motivy vyberu časem ;)

Na učebně proberem se šéfinstruktořem pár základních pravidel ve škole, okopíruje všechny moje dokumenty a ptá se na letecké zkušenosti a moje plány v U.S. ... trošku ho zklamu tím, že mám jen dvě hodiny na cessnách, respekt si buduju zlínama a náletem na větroních (na piloty s víc hodinama na plachtákách tu koukaj všichni s obdivem :) ... moc mi nedůvěřuje, že chápu VOR/NDB/DME a spol. když v těch našich letadlech není moc radionavigačních budíků (nechtěl jsem říkat že žádný :) ...

Musím tedy k tabuli, popadnout fixy a vysvětlit, jak jednotlivá zařízení fungují a k čemu je to všechno dobrý ... párkrát se na něco zeptá a mezitím googlí obrázky jednotlivých letadel z mého zápisníku ... nakonec je z mojí přednášky (a hlavně teda z fotek dvěstěpětky) nadšenej, chválí mého českého instruktora (zdravíme Tomáše :), co všechno do mě o radionavigaci během dvou letových hodin dostal, a přidělí mi místního instruktora (původem z Japonska :) ...

Vyjasňujeme si plán na příští dny, dostanu za úkol vyplnit váhové limity a výkony C152ky, naučit se frazologii a frekvence na KDWH (i když není tak velký, tak je to řízený letiště s 5NM prostorem třídy D kolem) a domlouváme se na nedělní ráno ... cestou na hotel se stavuju na steak a usínám spolu s radiokomunikací ...

neděle



Dnešek strávím teorií, probíráme rozdělení vzdušného prostoru, postupy klasický a nouzový pro C152. Pak se učím vyplňovat weight and balance report, z čehož vyleze umístění centráže před letem a po letu. Přejde mi, že dokud se budu pohybovat ve váhových limitech (pro palivo, zavazadla a váhu pilota/cestujících), tak nemůžu vylézt z obálky (což jsem zjistil, že pro americký letadla je velký omyl), ale radši se učím postup ... před každým letem je potřeba report vyplnit (včetně density altitude a minimálních délek přistání a startu pro daný let)... během dne ještě lezu do skoro nový C182 s G1000 a učím se s tímhle božím budíkem ... nenašel jsem nic, co by ideální

multibudík měl umět a tohle to neumí ... spíš jsem našel funkce, který jsou asi fakt zbytečný ... třeba příjem satelitního rádia XM :) .. i když přes XM se stahují METARy a informace o počasí, takže vlastně i tohle je užitečný :)

Bohužel začne pršet, takže plánovaný kontrolní let odkládáme a děláme si aspoň předletovou přípravu. Když se rozloučíme a lezu do auta, že jedu na hotel, tak příběhne instruktor, že už neprší, jestli si teda nedáme touch and go ... protože se chci svézt, tak souhlasím, jemně se optám, jestli nevádí že je pět minut po západu, že nemůžu lítat noc, nicméně FAA prý žádnou noční kvalifikaci nemá a navíc je ještě den ... než odkotvíme a prohlédneme letadlo, tak už mi to jako den nepřipadá, nicméně lezem do letadla, udělám úkony, nahodím to, chytím ATIS a hlásíme se na věži (KDWH je "Delta" airspace, tudíž klasicky řízený) ...

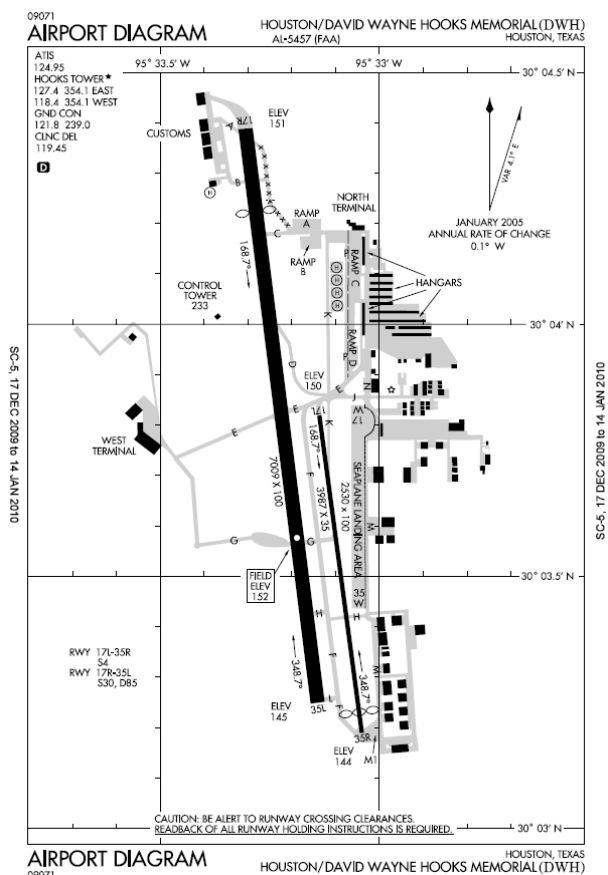
"Hooks ground, Cessna 666 Uniform Foxtrot at United Flight, information Alfa, staying in pattern with touch and gos, ready to taxi"

"666 Uniform Foxtrot, Hooks ground, taxi to ramp Alfa for run-up, expect runway 17R, squak 0621"

"Ramp Alfa, 17 right, 0621, 666 Uniform Foxtrot"

Trošku jsem to s tím zkracováním přehnal, ale ani řídící ani instruktor nic neřikaj ... pokouším se vzpomenout na ten kód na odpovídač, co jsem hrdině zopakoval místo, abych si ho napsal ... něco navolím, nastavím standby a s rozsvícenými světly vyrážím ze stojánky ... uvědomuju si první chybu - v chaosu před letem jsem si nepřipravil airport diagram a nemám absolutně páru, jak se na tu ramp "A" dostat ... mraky letadel, hangárů a pojižděček všude kolem ... instruktor mi našťěstí půjčuje svůj plánek a já volím trasu ... trošku mě mate že na plánu chybí asi 80% pojižděček, ale řídím se intuicí :, dojedu na první povinnou zastávku u 17W (vodní runway), vzpomenu si, že zastavit musím, jen když mi dá řídící pokyn... tak jedu dál ... po cestě mezi pojižděčkou November a Juliett mi zhasne palubka ... venku je už fakt tma a já dělám druhou chybu ... na zasmání instruktora, že aspoň nebudu zbytečně čumět do budíků, odpovídám že v pohodě ... na některý budíky je trošku vidět díky druhé „bílé“ lampičce na stropě, ale není to žádná sláva, hlavně nevidím na ovládací prvky (je to můj třetí let na C152 v životě), ještě štěstí, že kromě vytápění karburátoru nemusím na nic moc šahat ... dojíždíme na betonovou plochu "Ramp A" a dělám motorovou zkoušku ... na budíky nevidím, ale instruktor souhlasně přikyvuje, tak snad je to v pohodě ... nahmatám klíčky a přemejšším, na kterou stranu se startuje a na kterou můžu otestovat magneta ... startování je určitě doprava, takže jednou doleva, zpátky, dvakrát doleva zpátky, motor vypadá v pohodě a na otáčkoměru tuším, že pokles byl dvě čárky, což by mělo být OK ...

"Hooks ground, 666 Uniform Foxtrot at Ramp A, run-up complete"



Očekávám frekvenci pro přechod na věž, ale nic se neděje ... volám tedy znovu a dozvídám se, že už je pozdě, věž a ground jsou nějak spojený a mám povolen vzlet (tohle jsem si už přesně nezapamatoval – dopisuju poznámky až druhý den) ... ověřuju že jsem to pochopil dobře a že součástí zprávy bylo i povolení ke vzletu ...

"Cleared for takeoff, 666 Uniform Foxtrot"

Slyším na přiblížení další letadlo, tak rychle na dráhu, blesková kontrola a dávám plnej plyn ... po vzletu provoz zhoustnul, dvě letadla pojíždějí na dráhu, za mnou přistává nějaký jet a do okrsku přilétává King Air, zablekotám do intercomu, že si nejsem jistý, jestli nás někdo nevolal a naštěstí instruktor přebírá rádio ... v duchu mu děkuju a užívám svého prvního nočního letu v životě, v neznámém letadle bez světel, na neznámém řízeném letišti, v cizí zemi :)

Na palubce už nevidím vůbec nic, semtam upravím režim podle pokynu instruktora, první okruh se mi moc nepoved, jsem dost daleko od letiště, naštěstí je na věži maják (mohutný bílý a zelený světlo se točí, jak někde na pobřeží v Chorvatsku), runway je z některých úhlů na první pohled k nepoznání od silnic kolem ... během okruhu jsme dostali povolení k dalšímu touch and go, což jsem vůbec nezachytil ... na finále se řídím PAPI světly, uvědomím si, že všechno bílý asi není dobře a že jsem trochu vysoko, stáhnou to a zrychlím klesání a zleva mi pěkně naběhnou dvě červený ... kupodivu docela slušný přistání, akorát klapky zůstaly jen na 20 stupňů, na ovládací páčku nevidím, jsem rád, že jsem ji pohmatu poznal (spíš odhadnul), nebyl jsem si jistý jaké má "krok" a přišlo mi, že už ovladač klade moc velkej odpor ... nevádí, zítra ve dne si do letadla sednu a zkusím si nějak zapamatovat, kde co je ... uděláme ještě dva okruhy, během kterých zachytil žádost o prodloužení okruhu:

"666 Uniform Foxtrot, Hooks tower, extend your base"

Protahujem teda třetí zatáčku dál od letiště a já doufám, že se ještě někdy najdu ... všude silnice, baráky, auta, obchody ... vlevo proti vidím něco přistávat, vůbec jsem nezachytil, že se někdo hlásil ... možná proto, že jsem na původní "ground" frekvenci, nechápu jak řídicí ví, koho na který frekvenci hledat ... konečně dostávám pokyn od řídicího k zatáčce na base leg, vidím dosedat něco velkého rychlého a doufám, že za tím nebude moc úplavu ... dosedám na dráhu a uvědomuju si chybu číslo tři ... dráha je přes dva kilometry dlouhá a já netuším, kde je pojížděčka, na plánek už nevidím, tak se radši jemně zeptám instruktora, než to dořeknu, tak vidím vlevo před sebou modrý světla, přibrzdju a šup z dráhy pryč, než stihnu zastavit tak dostanu povolení k pojíždění:

"666UF, Taxi to parking"

Instruktor to potvrzuje a já pomalu pojíždím zpátky ... mám prý dojet až na kotvy... mezi dvě další zaparkovaný letadla ... na každé straně půl metru a zastavuju půl metru před plotem ... naštěstí to má poměrně slabej motor, takže do plotu nenarazím, zhasínám venkovní světla, zdechnu to a zpcenej vylejzám ven ... instruktor je spokojenej, vysvětluje mi pár chyb ... já se sebou moc spokojenej nejsem, doufám že zítra to bude lepší ... dopisujem papíry a valím pln zážitků přes Subway na hotel ...



pondělí

Dneska mi udělá instruktor přezkoušení (checkout), abych mohl létat sólo na letadlech školy ... panuje trochu nejistota kolem mého medicalu (nemám FAA, ale českej z ÚLZ), nicméně "rada starších" rozhodla, že by mi pobočka FAA nevydala přechodnej průkaz, kdyby to bylo špatně ... ráno prší, takže na letiště jedu o něco pozdějc, kontrolujeme moji přípravu a na sucho trénujeme radiokomunikaci. Volám na Weather Briefing, zachytím nějaký fragmenty toho, jaký bude počasí, a varování před vojskejma nepilotovanejma prostředkama kolem cílového letiště (College Station - KCLL), tak doufám že nic netrefím. Pro jistotu ověřuju ještě metary a tafy, páč dost funí (na KCLL to bude 10 - 26 knotů cca z 30 stupňů z boku), mělo by to bejt pohodě, tak jdem na to ...

Cesta do College Station je v pohodě ... na americejch sectional mapách jsou vidět akorát dráty vysokýho napětí ... spolu s dálnicema a železnicema to je jediný, podle čeho se dá dělat srovnávací navigace, která se tu moc nenosí (večer dycky na baráku instruktoři významně přikyvuou, když můj primární instruktor vypráví, že dělám srovnávací navigaci - mimochodem strávil dva turnusy v Iráku na UH60L)...takže pro jistotu pořád sleduju kromě kompasu i VORY ... College Station je řízený letiště ("Delta" airspace) se smíšeným civilním a vojenským provozem, takže odposlechnout ATIS "Oscar" a přeladit na věž ... než se stihnu nahlásit, slyším jak někdo hlásí "Information Papa", tak pěkně zpátky a chytit novej ATIS, všechno při starým kromě jinýho času pochopitelně a silnějšího větru ... hlásím se tedy na 10-té míli:

"Easterwood Tower, Cessna 666UF, 10 miles south east, 2000, information Papa, inbound for one touch and go and departing to the east"

"6UF, Easterwood Tower, continue to 2 miles right base leg 34, outbound traffic 2 hours 1000"

Na dvou hodinách nic nevidím, takže

"2 miles right base leg 34, looking for traffic, 6UF"

Za chvilku ukazuje instruktor na něco vpravo, co vypadá jako jako letadlo, hlásím

"Easterwood Tower, 6UF, Traffic in sight"

a pokračuju na baseleg ... úkony si moc nepamatuju, tak stahuju plyn, zapínám vyhřívání karburátoru, zpomalím, vytáhnu 10 klapky s tím, že na finále dám 20, vzhledem k nárazům větru až 15 m/s nebudu dávat plný ... než se stihnu zahlásit na baselegu:

"6UF, Easterwood Tower, cleared to land on 34, wind 300 15 knots gust 30, right turn approved"

"Cleared to land 34, right turn approved, 6UF"

Na finále to dost hází, ale nějak s tím dopadnu na zem, klapky nahoru, vypnout ohřev karburátoru, plnej plyn a zase letíme ... ani si to tam moc neprohldnu, v 500ft točím na východ a stoupu na další část přezkoušení:

"Maneuvering"

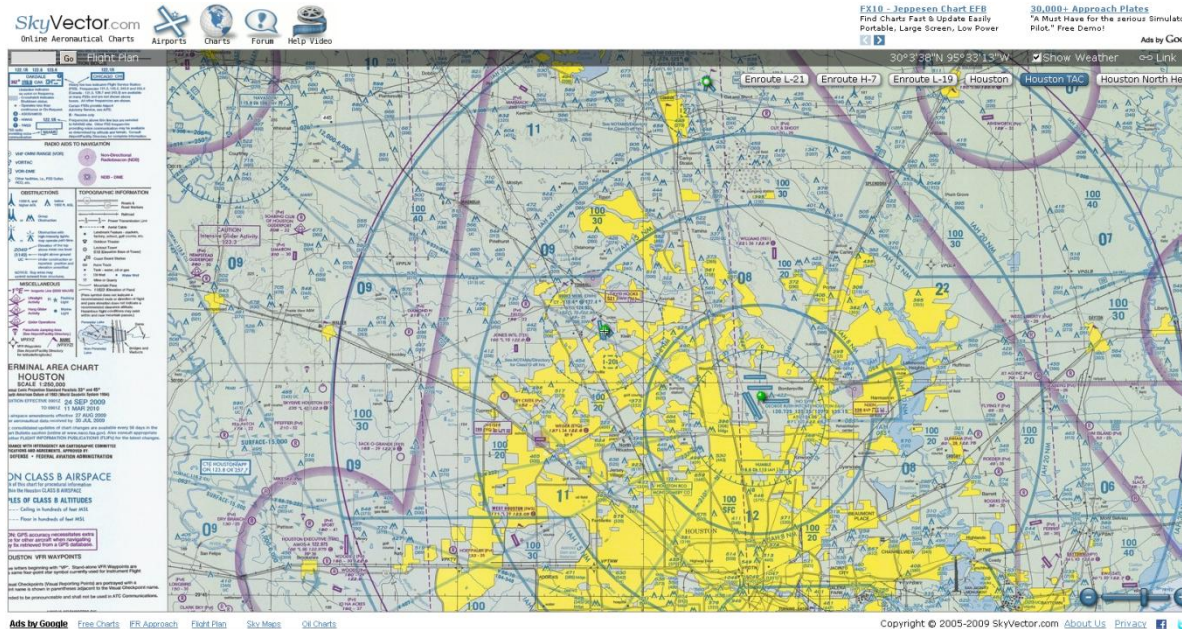
Opouštíme okrsek, řídící se s náma po chvilce loučí



"Cessna 6UF, Easterwood Tower, frequency change approved, good day"

"Thank you, Cessna 6UF"

Maneuvering se sestává z letu minimální bezpečnou rychlostí, letu podle přístrojů (dostávám takovou speciální kšiltovku), vybírání nezvyklých poloh podle budíků, pád bez plynu, pád na plným plynu, ostrý zatáčky a nouzové přistání ... všechno celkem v pohodě, akorát při nouzaku jsem musel vybrat jinou plochu, páč na původní bych proti silnému větru nedoletěl :)



Pak se musím najít. Což není po čtvrtročně letu podle budíku úplně jednoduchý, oblast severozápadně od Houstonu je dost jednoduchá ... naštěstí vidím v oparu mrakodrapy v Houstonu, takže to otáčím k nim a za chvíli se najdu pomocí VORů a a železnice ... klesám pod "Bravo" airspace kolem mezinárodního letiště v Houstonu, odposlechnu ATIS a přemejšlím jakou frekvenci nastavit, když přilítám ze severu, volím západní sektor (pochvala od instruktora, východní sektor je hlavně pro přílety/odlety přes řízený prostor "bravo" kolem KIAH a je aktivní na separátní frekvenci jen vyjimečně) a hlásím se na domovské letiště Hooks:

"Hooks Tower, Cessna 666UF, 10 miles north, information Whiskey, inbound for landing"

"666UF Hooks Tower, squak 0201"

Žádný pokyny nic, tak nastavím odpovídač a letím dál k letišti

"Squak 0201, Cessna 666UF"

Volím podle ATISu dráhu 35L a řadím se do druhé levého okruhu, po dohodě s instruktorem poprosím o touch and go, zachvilku dostanu pořadí 2 a později povolení k touch and go, přistání je brutus, podél dráhy jsou stromy a na finále až příliš silná turbulence na C152 ... nicméně si dáme párkrát touch and go ... instruktor spokojenej, moje neřízené dopady na dráhu hodnotí jako úžasný přistání, tentokrát mi typické americké přehánění nevádí :) ... vyjedem z dráhy, přeladěj nás na ground a pojezdíme na stojánku ... po opuštění pojezděčky Julliett, což je okraj řízených pojezděček, se ladím na univerzální frekvenci (UNICOM) a prosím o palivo

"Hooks Unicom, Cessna 666UF at United, requesting fuel to the tab please"

dojedu na stojánku, ukotvíme, mezitím přijede cisterna, uděláme debriefing, do zápisníku mi podepisuje check out a můžu létat na letadlech školy sólo :)

úterý

Dneska bych už mohl letět sám, ale přeci jen máme dítě a splácíme hypotéku, takže pro jistotu ještě jeden crosscountry ve dvojím a na večer domlouvám ve dvojím noční.

Protože jedna naše oblíbená cessna je obsazená a druhou co jsme si chtěli oblíbit někam odtáhli na opravu něčeho, bereme si N69191.

Mimochodem stav letadel je na můj vkus bídnej, v aeroklubu by byly letadla v tomhle stavu uzemněný, v každém letadle je nefunkční nějaký budík, tam světla, tady ADF, tady hází přední kolo při rychlejším pojíždění, vrcholem je závada na táhle křídýlka jedný 152, která prý zatáčí poměrně dost doprava ... prostě když je závada, tak se vytáhne postup, jak se závadou lítat a jede se dál ... polstrování původní, lak taky ... stav většiny C152 a starších C172 odpovídá ceně za hodinu ... dražší letadla co tu maj - jako několik C172 se vstřikovačkou (\$110) a Skylane C182 s G1000 (\$200) - jsou krásný a na výlet s rodinou bych asi přesedlal, ale takhle sám jsem jako správná držgrešle spokojenej se 152kou ... akorát potřebuju hubenýho instruktora :) ...



Dneska letíme na oběd na letiště Brenham přes KCLL, po vzletu z KDWH slyšíme

"Cessna 191 check your transponder, squak 0205"

Kontroluju odpovídač a potvrzuju správnej kód

"Hooks Tower, Cessna 191, squak 0205"

"191 please reset your transponder"

Přepínám odpovídač do STDBY, počkám pár vteřin a zpět do ALT. Na rádiu se už nikdo neozývá, tak doufám, že to funguje.

Brenham je moje první obyčejný neřízený letiště, takže poslechnout automatický počasí (AWOS - něco jako ATIS, ale jenom počasí a mimořádný zprávy, žádná dráha v používání, aktuální procedura pro přiblížení apod.) ... po počasí zachytím *"runway 16 pavement restoration in progress, displaced threshold 600 feet, you still have 4896 feet for landing.*

Look for maintenance vehicles, landing and take off with extreme caution", přistáváme stejně na 34, takže beru na vědomí že je dráha kratší :)

Přecházím na univerzální frekvenci UNICOM a hlásím 10mil, levej downwind, pak base leg ... na base legu dostanu pokyn k nácviku přistání bez klapky, takže klapky nahoru, zapomenu nahlásit finále a přistávám .. vítr není tak hroznej, takže přistání vypadá trošku líp než touch&go v College Station po cestě ... instruktor spokojenej "awesome ... awesome .. awesome landing ledk" ... Ledk jsem já, můj instruktor má dost silný asijský přízvuk :)





Ukotvíme letadlo a jdeme na oběd, dávám si úžasnej burger v moc hezký old-fashioned restauraci :), sem ještě někdy poletím :)

Po obědu odkotvíme letadlo a rolujeme na dráhu ... před startem dělám kontrolu magnet a levá strana velký pokles a vibrace, tak mě Seiji učí čistit svíčky pomocí ochuzování směsi a přidávání plynu tam a zpátky ... funguje to perfektně ... zafixovávám si, že narozdíl od Z142 se nesmí létat furt s nadoraz obohaceným motorem ... cestou zpátky nenajdu plachtařský letiště, který jsem měl jako otočák, podle křížení radiálu z VORu a dálnice musím být blízko, ale prostě ho nenajdu ... instruktor ho taky nenajde, tak letíme dál ... na 15 mílích od KDWH se pozdě rozhoduju ke klesání pod "Bravo" airspace, takže to musím potopit celkem intenzivně, instruktor nic neříká, tak radši mlčím :)

Po kontaktu věže a žádosti o touch&go opět nepřijemnost

"Cessna 69191 please check your transponder, squak 0205"

Kontroluju a potvrzuju, ale asi to nepomohlo, protože se ozývá

"191, set VFR"

Dávám tedy odpovídač do STDBY, nastavuju 1200 (odlišnost od Evropy), zapínám zpět ALT. Už se neozvou, ale je mi jasný, že odpovídač nefunguje, uděláme pár touch&go a nouzáků a zajíždíme zpět na stojánku. Během pojíždění sleduju start hydroplánu z vodní dráhy, co tu maj, bohužel nestíhám vytáhnout foťák.

Na večer domluvíme noční výlet do Galvestonu (v Americe není klasická kvalifikace noc, prostě kdo má PPL tak může létat v noci) protože se tam musíme dostat

takovým tunelem mezi a pod prostorama kolem dvou hlavních Houstonských letišť, tak mě Seiji učí "Flight following", což je VFR let, ale vektorované řídicím ... akorát se na to nehodí 152ka bez odpovídače nebo s nespolehlivým osvětlením, volím raději C172 o 15 dolarů na hodinu dražší, aspoň je tam víc místa a není problém s vahou udělám přípravu, vypisuju si letiště podél cesty pro případ nouze a volám na Weather Briefing (1-800-WXBRIEF), počasí v pohodě, omezený/zakázaný prostory po cestě žádný, akorát v Galvestonu od loňského hurikánu Ike nefunguje ani NDB, ani VOR, ani ILS ani nic ... navíc v noci se stává z prostoru třídy D prostor třídy E a není nikdo na věži... to jsem zvědav, jak to najdu ... mimochodem Weather Brief není jen o počasí, řeknete kdo jste, s čím letíte, odkud a kam, v kolik hodin a oni vám řeknou všechny důležité informace ... mluvěj rychle jak řídicí, ale po pár telefonátech se to člověk naučí poslouchat a je to služba k nezaplacení ...



Po zkušenostech z minula kupuju čelovku s červeným světlem, prohlédneme za pomoci baterek letadlo (už je dvě hodiny po západu) a jdeme na to.

Po nahození požádat o flight following, standardně se používá clearance delivery frekvence, ale je večer, tak to maj zas nějak spojený a dostávám pokyn od instruktora naladit pozemní frekvenci:

"Hooks Ground, Skyhawk 64566 at United, Information Charlie, ready to taxi, request flight following to Galveston via I10 corridor"

I10 koridor je slangovej výraz pro ten „tunel“, kterým se dá direkt přes centrum města přelétnout Houston ... jméno má podle dálnice I10, které je potřeba se přesně držet ... narušení prostoru třídy Bravo je velká nepříjemnost hraničící s průšvihem ... od jemného upozornění věže na cílovém letišti po vyjetí z dráhy, aby člověk zavolal na věž na Houston Intercontinental Airport (telefonát se zestává z křiku na jedné straně, a vašeho "yes sir" a "no sir" na straně druhé) až po příjezd úředníků z FAA a suspendování licence ...

"Skyhawk 556, taxi to Ramp Alfa via Charlie, hold short 17 left approach, squak 5351"

"5351, hold short 17L approach, Ramp Alfa via Charlie, Skyhawk 556"

Všechno v klidu, po motorovce dostaneme povolení ke vzletu a novou frekvenci po vzletu, takže poděkujem a po vzletu se přeladím:

"Houston Departure, Skyhawk 64566 with you"

"Skyhawk 64566, continue 180, stay bellow 2000"



Jsme pěkně vektorovaný celou cestu, přeladěj nás celkem pětkrát, instruktor převzal přes downtown komunikaci, páč jsem nestíhal zapisovat frekvence a zároveň fotit :) (mimochodem z fotek nic není, letadlo je moc rychlý na ty dlouhý časy v noci co jsou na focení města potřeba)



Let nad Houstonem je sjelelej, akorát doufám, že nám nezdechne motor ... Pořád studuju motorový budíky, snažím se držet 1800 stop a užívám si nočního letu. Semtam mám za úkol najít letiště nejbližší, což v tý záplavě světel je peklo ... jednou za čas mám kliku, že zrovna vidím světlo majáku a něco co vypadá jako osvětlená dráha ... na posledním rameni do Galvestonu se ozve řídící

"Skyhawk 64566, 20 miles North from Galveston, report airport in sight"

Vidím kulový, takže potvrzuju "Skyhawk 64566" a hledám ... hledám fakt dlouho ... našťestí naše dráha v Galvestonu je přes celej ostrov a za letištěm už je jen mexickej záliv, takže po nějaký době vidím maják a najdu to

"Houston Departure, Skyhawk 64566 airport in sight"

"Skyhawk 64566, switch to 120.57, squak VFR, no traffic in vicinity of the airport, radar services terminated"

Poděkuju, přeladím se, udělám stop&go na 31 a zpátky do Hooks, tentokrát bez flight following... na chvilku se ztratím a nemůžu najít nějakej zatracenej monument, kde se potřebuju otočit do koridoru, svítím si čelovkou na mapu a vidím, že je to poblíž nějakýho mostu přes jeden ze zálivů ... most je našťestí dobře vidět díky velkému množství aut, od něj už dohledám San Jacinto (takovej velkej osvětlenej sloup, musím kouknout, proč to postavili) a protože ta silnice na mostu je Interstate 10, tak šup po ní do koridoru ... sleduju dálnici, užívám si

mrakodrapů, z dálnice odbočuju podle NDB doprava ... na 10té míli se hlásím (v Hooks je radar, takže z úspornejch důvodů bez udání výšky) a žádám o touch&go (potřebuju prý celkem 3 přistání v noci, abych mohl následujících 90 dní vozit v noci pasažéry což nepředpokládám, ale výcviku není nikdy dost :)

"Hooks Tower, Skyhawk 64566, ten miles south, information India, inbound for one touch and go and full stop landing"

Dostanu squak, dráhu 17L a pokyn k zařazení do polohy po větru levého. Dráha moc vidět z dálky není, ale pěkně je vidět bílo zelenej maják, tzv. "beacon" ...

Za chvilku se ozývá věž:


"Skyhawk 64566, Hooks Tower, no traffic at the airport, you can use runway 35R, left tear drop and land on 17L at your discretion"

Kouknu na instruktora, přikyvuje, tak potvrzuju a přemejšlím co je to ten "tear drop" ... sice tuším, že je to asi zatáčka o 180 ve tvaru kapky a návrat zpět na dráhu, ale radši se zeptám instruktora, abych nebyl za blbce, přeci jen je to řízený letiště ... Seiji mi potvrdí domněnku a upozorňuje mě na to, že mi po vzletu stáhne plyn ... moc se mi to nelíbí, přeci jen je noc a taky by to mohlo zdechnout, ale budiž :) výcviku není nikdy dost :), udělám stop&go, po vzletu stáhne plyn ... protože jsem 600 feetů nad zemí a v Cessně, tak se rozhoduju pro návrat na letiště (později se z AOPA Safety webu dozvídám, že tomu amíci říkají „Impossible Turn“ díky množství nehod, ve které rozhodnutí tohoto typu většinou ústí) ... je noc, kulový vidím, navíc je to hornoplošník, takže když mi pod křídlem vyjede dráha, uvědomím si, že zatáčka byla moc ostrá a já jsem moc blízko a moc vysoko ... vytahuju klapky na 30 a nemůžu si zabožha vzpomenout, jak se řekne skluz ... než vysvětlím, že chci udělat "takovoutu věc, jak dám křídylka a směrovku proti sobě, abych jako víc klesal a ať se nebojí, že to umím", tak jsem už příliš nízko ... instruktor do intercomu potvrzuje, že bych to asi ubrzdil, ale ať radši opakuju ... takže nejdřív motory, potom odpory a hlášení "go around, 64566" ... je mi jasný, že řídící se mi směje a v duchu si nadávám, že jsem to neodhadnul líp ...

"566, Hooks Tower, tear drop approved, cleared to land 35L", vybočím se doprava, udělám pěkně plochou zatáčku a sedám ... 172ka je těžší a přistání jsou o dost hezčí, než s koloběžkou, takže v intercomu slyším "awesome awesome", věž mi povolí pojíždění až k United (v noci není ground), ukotvíme, dopíšeme papíry, dostanu čocku, že skluzy se s klapkami na Cessnách nelítaj a já spokojeně jedu na hotel :)



středa



NAME _____
 AIRCRAFT # N69191 (Cessna 182)
 DATE 13.11.09

1000
 ↓
 500 → 2000

	WEIGHT	ARM	MOMENT
BASIC EMPTY WEIGHT	1692.6 ●	30.03 ●	36130.25 ●
PILOT & FRONT PASS	200 ●	39 ●	7800 ●
REAR PASSENGERS	—	—	—
BAGGAGE AREA 1	20 ●	64 ●	1280 ●
BAGGAGE AREA 2	—	84 ●	—
ZERO FUEL WEIGHT	1412.6 ●	32 ●	45204.25 ●
FUEL 37.5 x 6	225 ●	39.5 ●	8887.5 ●
RAMP WEIGHT	1637.6 ●	33.03 ●	54091.75 ●
(TAXI & TAKE OFF)	5 ●	29.5 ●	147.5 ●
TAKE OFF WEIGHT	1632.6 ●	23.01 ●	52900.25 ●
LIMITS		TO 31.3 - 36.5	TO 44.5 - 59.5

ALT SET 3000 SURFACE WINDS 20@09
 TEMPERATURE 18 HEADWINDS 15
 PRESSURE ALT -18 X-WIND 15
 DENSITY ALT 342 WINDS ALOFT 3000' 15@18
 BEST GLIDE 60 WINDS ALOFT _____
 % BHP 62 TAS _____

V_r ROTATION SPEED 50
 V_a MANEUVERING SPEED 98-104
 NORMAL TAKE-OFF DIST 280/1820
 SHORT FIELD TAKE-OFF DIST 255/1350 (2/100)
 SHORT FIELD LNDNG SPEED 54

AIRPORTS OF INTENDED USE INFORMATION

	1 ST	2 ND
RUNWAY LENGTH	<u>4800</u>	<u>5100</u>
TAKE-OFF DISTANCES	1 ST _____	2 ND _____
LANDING DISTANCES	1 ST _____	2 ND _____

PASSENGER BRIEFING
 SEATBELTS EXITS SURVIVAL

BEFORE TAKE-OFF BRIEFING
 ENGINE FAILURE – BEFORE LIFTOFF – AFTER LIFTOFF – WHO WILL BE PIC

Jak vyplnit výpočet centráže?

(Weight=váha, arm=rameno těžiště od požární přepážky, moment=statický moment)

1. Světle zelená – vyplnit z vážního protokolu
2. Světle modrá – doplnit z příručky
3. Růžová – odhadnout
4. Tmavě modrá – spočítat (moment = weight * arm)
5. Fialová – sečíst váhy a momenty
6. Žlutá – dopočítat ramena
7. Zjistit z příručky limity momentu a ramena pro váhu letadla, když vylítám palivo nadoraz, a váhu letadla s palivem na vyčkávacím
8. Porovnat vypočítané hodnoty „Zero fuel weight“ a „Take off weight“ s limitama (červeně podtržené)

Dneska jsem si půjčil N69191 na první sólo výlet na západ, vše probíhalo hladce, akorát po startu zase upozornění věže, že vysílám 1201 místo 1200, tak jsem zašmrdlal s posledním knoflíkem a vše OK ... plán byl udělat touch&go na letišti Giddings-Lee a Brenham a trošku potrénovat radionavigaci. Cestou do Giddings prolétávám blízko Brenham, tak se hlásím:

"Brenham traffic, Cessna 69191, 10 miles north east, 2500, transitioning to the west, Brenham"

Protože CTAF frekvencí je jen pár pro celou ameriku, tak je dobrý na konci zopakovat koho člověk volal.

Někdo na zemi s ručkou to nechytil celý, takže za dvě minuty se ozve:

"Traffic to Brenham, for your information Southern Flyer closed at three"

Southern Flyer je místní restaurace, užiju si tedy trošku nestandardní frazeologie, kterou v Hooks nemůžu použít :)

"Brenham Traffic, no burger today, thanks for information, Cessna 69191"

Mimochodem restauraci Southern Flyer doporučuji, fakt skvělá :) už pět let vyhrávaj cenu za "Best \$100 hamburger" ... \$95 za cestu letadlem a pět dolarů za burger ... vím to proto, že to maj napsaný na webu červeným písmem, páč lidi z okolí letiště si mysleli, že fakt prodávaj burger za sto babek :)

Cestou z Giddings-Lee přeladím na radiomaják Industry 110.2 IDU, ale ručička se nehejbe a místo indikátoru TO/FROM je červenej praporek NAV ... kontroluju frekvenci v mapě a v adresáři letišť, zkouším přeladit tam a

zpátky a furt nic ... zesiluju zdroj NAV do sluchátek a čekám IDU (.. -.. -..) ... ale nic ... tak pokračuju podle kompasu a mapy a dávám si za úkol najít VORovej vysílač mezi drátama VN a silnicí ... letím podle plánu a když mám být podle hodinek za chvíli u něj, tak začnu hledat na zemi ... maják kupodivu najdu a snažím se zafixovat do paměti, že spoléhat se na VOR nelze :) přeladím na další radiomaják po trati, kterej funguje normálně ...



Zbytek letu bez problému, před přiletem domů odposlechnu ATIS, zaregistruju mj. *"ILS 17R in use"* a zároveň *"17R closed till 2300 Zulu, 17L used for landings and departures"*, nejsem z toho moc moudřej, ale po přeladění na věž v Hooks mě aspoň nepřekvapí brutální chaos ... lítá se jen na 17L, což je na místní poměry pidi dráha (1200x11m) s bídným asfaltem, která se normálně moc nepoužívá ... řídicí zakazuje přespolním cvičný touch and go, do okrsku přilétaj bizjety, které musí divertovat jinam, páč na tuhle dráhu nesednou a do toho já s nespolehlivým odpovídačem a bídnou angličtinou :), na mezeru ve vysílání čekám snad 5 minut ...

"Hooks Tower, Cessna 69191, 10 miles west, 1700 descending 1200, information tango, inbound for landing"

"191, hooks tower, squak 0453"

snažím se minimalizovat provoz, když už jsem zbytečně řekl při prvním kontaktu výšku (KDWH má radar), takže *"0453, 191"*

Přidělení kódu pro jedno plné přistání není úplně zvykem a je důsledkem většího provozu ... většinou nechaj na přiblížení a přistání VFR squak ... jinej kód daj, když člověk chce víc okruhů nebo pokračuje do jiného řízeného prostoru ...

Chaos na rádiu pokračuje kvůli odmítání cvičných letů a proudových letadel, přede mnou dvě éra na přistání a já čekám na přidělení dráhy (i když vím že to bude 17L) a povolení k přistání... když už jsem půl míle před dráhou na pravém baselegu, tak znervózním že mi blbne odpovídač, takže nejsem vidět na radaru a řídicí na mě zapomněl ... do mezery ve vysílání se připomenu

"Hooks Tower, 191, squak 0453, do you have reply from my transponder?"

"191, cleared to land 17L, number 2, follow Mooney on short final"

"cleared to land 17L, number 2, 191"

Nevím, jestli zapomněl, nebo to bylo řízený a já jen zbytečně panikařil (pravděpodobnější varianta), ale byl jsem už fakt blízko a nebyl jsem si jistej, co dělat ... přistát bez povolení nemůžu, překřížit letiště taky ne ...

Slyším na baselegu za sebou další letadlo, další dvě na inboundu, jedno letadlo čeká na start z východní pojízďečky Echo, druhý ze západní Echo, přede mnou Mooney, takže jsem trošku zpocenej :) dělám úkony, dotáčím čtvrtou zatáčku a hypnotizuju Mooney před sebou, aby koukal uhnout ... opakuju si v hlavě postup pro

go around, kdyby zastavil na dráze nebo něco takového ... na dvou vyčkávacích místech pro dráhu vidím celkem pět letadel, to co jsem slyšel na frekvenci byly jen ty dvě první :)

Money uhejbá doleva, já dopadnu na dráhu a uvědomuju si, jak je úzká ... většinou nechaj řídící člověka na pokoji, dokud nějak rozumně nezpomalí, tentokrát už těsně po dopadu ještě s přířádkem ve vzduchu slyším

"191, turn left at taxiway Hotel, contact ground"

"taxiway hotel, contact ground, 191"

uhejbám doleva, přeladuju rádio a zastavím mimo dráhu

"Hooks Ground, Cessna 69191, clear of runway 17L at taxiway Hotel, taxi to United"

"191 taxi to parking"

Vyjedu z řízených pojížděček, ještě chvílku poslouchám ground, pak se ladím na unicom a prosím o palivo. Dojedu na stojánku, ukotvím, dopíšu papíry, domluvím další noční na čtvrtek večer a považuji dnešek za ukončenou ...

Cestou z letiště vyzvednout novou baterku do foťáku v Hiltonu, odkud jsem se už odstěhoval v pátek, ale ty paka z USPS nestihli dodat balíček ... naštěstí na recepci balíček nevrátili zpátky, tak jak jsem je prosil, ale schovali mi ho ... pak Outback Steakhouse, u 8uz sirloinu s krevetama, koukám na basket a pak na hotel ... v noci mě čeká telekonference, tak rychle pivo z lednice, nastavit budík a spát ...

všude jsou benzínky, většinou samoobslužný, bejvá dobrý zavolat na letiště, kde chcete dotankovat, jestli je benzínka v provozu.

Dnešní let si užívám a spíš než jako tréninkovej ho beru jako rekreační, přes tři otočky letím na jih. Dělá touch and go na letištích Brenham a Bay City a chvilku po stoupání z Bay City si můžu po vzoru hrdinů z Vítězných křídel říct "Vidím moře!" :)



Udělám několik fotografií a pod řadou jako správný plachtař letím zpátky, vertikální odstup od oblačnosti ve třídě E je 500 stop pod a 1000 stop nad ... rozestupy je nutné striktně dodržovat, protože IFR provozu je opravdu hodně a je potřeba nechat přístrojovým pilotům prostor k zareagování, když vypadnou z mraku...

Cestou domu se zhoršuje počasí, snižují se základny a dohlednost a přibližuje se západ slunce ... pravidelně poslouchám ATIS doma, tak abych mohl let kdykoliv přerušit. Mezi majáky TNV a LOA prolétávám kolem antény, co je 500m vysoká a je skoro píchlá v mraku. Info z KDWH je nicméně stále optimistické tak pokračuju v plánu ...

Na posledních 20 mil si vzpomínám na radu instruktora a přehazuju si Sectional mapu za Terminal Chart, který má 1:250000. Chyba. Nejsem na tohle měřítko zvyklej, takže moje odhady vzdáleností a časů nejsou nic moc ... hlásím se na 10-té míli (ve skutečnosti tak 15tá) a následuje velmi dlouhých pět minut, kdy nemohu nalézt letiště ... vím kde by mělo být, letím správným kurzem, ale prostě ho nevidím ... kvůli přibližujícímu se Bravo airspace nade mnou klesám na 1700 a protože jsem mnohem dál než si myslím, tak nefunguje ILS, což na klidu nepřidá, vedle letiště je prostor B až na zem a tam bych opravdu nerad skončil ... dohlednost je tak 5 mil, porovnávám mapu a realitu a utvrzuju se v tom, že opravdu letím dobře ... připravuju si nouzové scénáře: za mnou je obrovské jezero, z kterého můžu dycky začít znovu nebo si můžu říct



o vektor na letišti ... za chvíli nicméně vidím Tomball s velkým mallem napravo straně a vím že jsem v pohodě ... dostanu povolení k přistání, dojedu k hangáru a vyrovnám si účet na nulu ...

Protože se počasí rapidně zhoršilo, rušíme plánovaný noční let a loučím se :)



Zhodnocení

Cesta domů už byla nezajímavá, až na požár na věži na Ruzyni, kterej mě dvě hodinky zdržel ve Frankfurtu, takže rovnou ke zhodnocení ...

Finančně se to moc nevyplatí, kdybych sem nejel kvůli práci, tak kvůli samotnému lítání bych to asi nehrotil ...

- \$75 za hodinu C152
- \$35 za hodinu instruktora
- \$700 tejdě za hotel
- \$350 tejdě za auto
- \$6 - \$40 za večeři/oběd (fast foody levný, ale kdo by tam chodil, když steaky nebo burgery v hospodách jsou mnohem lepší :)
- něco bude stát letenka, když sem pojedete jen kvůli lítání
- sales tax ke všemu je potřeba připočítat

Možná kdyby se nalítalo nějak hodně hodin, tak se dá ušetřit, ale když máte hodný kamarády, tak levný letadlo v českých seženete taky ..

Co se týče angličtiny, tak jsem tak nějak normálně jazykově vybavený jako člověk, co angličtinu denně používá, mám ICAO6 a v angličtině běžně přednáším, takže nebyl žádný extra problém. Je to výrazně jednodušší než třeba při poslechu záznamu z věže na liveatc.net. V reálu totiž sedíte jen v jednom letadle, takže se můžete soustředit hlavně na zprávy pro vás. Navíc jste v nějaké situaci a vždycky tušíte, co Vám z věže odpoví ... a když víte, kudyže na dráhu pojedete a kde asi budete muset zastavit, páč na klíně máte mapku, tak je poslech vyloženě jednoduchý ... a pokud něco nechytíte, tak se zeptáte ... i když jsou americký frekvence hodně zaflákaný komunikací, tak po zprávě z věže nikdo kromě vás vysílat nebude, protože všichni čekají na vaši odpověď, takže je čas poprosit o zopakování ... pokud chcete trénovat s pomocí záznamu komunikace z věže, tak doporučuji před sebou mít mapu, napsanou imatrikulaci a přibližovací postupy ...

Jednoznačněj přínos je z hlediska zkušeností .. nalítal jsem tu za těch pár dní kolem 15 hodin a lítání ve státech je super zážitek ... provoz je tu brutální, spousta postupů je jiná, něco je subjektivně lepší, něco subjektivně horší a něco je prostě jiný a u nás neaplikovatelný ... navíc panoramata pěkná, funkční radionavigace po celé zemi, spousta letišť zadarmo a na letišti všude auta na půjčení, aby člověk mohl dojet na oběd nebo na kafe ke kamarádům :)

Rozhodně si myslím, že pár hodin v Americe člověka obohatí a že mě to určitě udělalo o něco míň špatnýho pilota ... doporučuju všem :)

