



Sunny Swift

“Niemożliwy powrót”

SUNNY I UCZEŃ MOHAMMED CZEKAJĄ W PUNKCIE OCZEKIWANIA, GOTOWI DO ZAJĘCIA MIEJSCA DO STARTU

ISTOTNE JEST, ABY PRZED STARTEM ZAWSZE PRZEPROWADZIĆ KRÓTKIE PRZYGOTOWANIE DO LOTU, CELEM PRZYPOMNIENIA NORMALNYCH PROCEDUR ODLOTU I PRZEJRZENIA PROCESU DECYZYJNEGO W PRZYPADKU AWARII SILNIKA.

JEŻELI UTRATA NAPĘDU NASTĄPI PODCZAS ROZBIEGU, ZREDUKUJ MOC I UŻYJ HAMULCÓW.

SCREEEECH

PODCZAS POZĄTKOWEGO WZNOŚZENIA MASZ BARDZO MAŁO CZASU! NATYCHMIAST ZMNIJEJ SZ KĄT NATARCIA WYPYCHAJĄC DRAŻEK, LEĆ PROSTO PRZED SIEBIE UTRZYMUJĄC PRĘDKOŚĆ I PRÓBUJĄC UNIKAĆ PRZESZKÓD. JEŻELI TO MOŻLIWE, WYKORZYSTAJ POZOSTAŁĄ CZĘŚĆ PASA STARTOWEGO.

NIGDY NIE PRÓBUJ ZAWRACAĆ DO LÓTNISKA! PAMIĘTAJ, ŻE CZAS TWOJEJ REAKCJI PO UTRACIE SILNIKA JEST KRYTYCZNY. MOŻESZ ŁATWO STRACIĆ PRĘDKOŚĆ I PRZECIĄGNIĄĆ! ORIENTOWANIE SIĘ, W JAKIM STANIE JEST SILNIK I JAKA JEST PRĘDKOŚĆ SĄ NAJWAŻNIEJSZE!

JEŻELI SILNIK GAŚNIE NA WYSOKOŚCI POMIĘDZY 2 000 A 3 000 STÓP, MASZ TROCHĘ WIĘCEJ CZASU, ALE NIEWYSTARCZAJĄCO DUŻO WYSOKOŚCI I ENERGII ABY WRÓCIĆ NA LÓTNISKO.

TAK JAK POPRZEDNIO, NAJPIERW ZMNIJEJ SZ KĄT NATARCIA I DELIKATNIE, ALE STANOWCZO, WYPCHNIJ DRAŻEK. SZUKAJ PRZED SOBĄ NAJODPOWIEDNIEJSZĄ POWIERZCHNI, UNIKAJ ODCHYLEŃ W PRAWO LUB W LEWO WIĘKSZYCH NIŻ 15°.

MUSISZ BYĆ PRZYGOTOWANY I Z GÓRY WIEDZIEĆ, JAKIE SĄ OPCJE LĄDOWISK AWARYJNYCH NA WPROST PASA STARTOWEGO.

POWYŻEJ MINIMUM 2/3 000 STÓP AGL (PONAD POZIOMEM GRUNTU), MOŻESZ WZIĄĆ POD UWAGĘ POWRÓT NA LÓTNISKO. ALE CZY TO JEST DOBRY POMYSŁ? KILKA CZYNNIKÓW MOŻE STAĆ SIĘ KRYTYCZNYMI I DOPROWADZIĆ DO SYTUACJI “NIEMOŻLIWEGO POWROTU”!

UTRZYMYWANIE PRĘDKOŚCI PODCZAS ZAWRACANIA BYŁOBY BARDZO ANGAŻUJĄCE, A CZAS POWINIEN BYĆ POŚWIĘCONY SPRAWDZENIU, CZY ZAWÓR PALIWA JEST OTWARTY, CZY POMPA PODAJĄCA JEST WŁĄCZONA, PRZEŁĄCZENIU ZBIORNIKÓW PALIWA ORAZ... PODJĘCIU PRÓBY URUCHOMIENIA SILNIKA, JEŻELI TO MOŻLIWE!

WZNIĘSIMY SIĘ NA WYSOKOŚĆ 5 000 STÓP AGL

WYSOKOŚĆ 5 000 STÓP AGL. ZAPEWNIENIA ONA BEZPIECZNY ZAPAS UMOZLIWIĄCY PRZESTAWIENIE SILNIKA NA BIEG JAŁOWY I ZASYMULOWANIE ZGAŚNIĘCIA SILNIKA.

POCHYLAMY DZIÓB DO POŁOŻENIA WŁAŚCIWEGO DO SZYBOWANIA I UTRZYMUJEMY PRĘDKOŚĆ LOTU.

POCHYL DZIÓB O 25°, UTRZYMUJ 80 WĘZŁÓW!

SKRĘCIŁYMY O 90°, UTRATA WYSOKOŚCI 570 STÓP

SKRĘCIŁYMY O 180°, UTRATA WYSOKOŚCI 1 070 STÓP

SKRĘCIŁYMY O 225° I JESTEŚMY NA KURSIE DO PASA STARTOWEGO. 1 320 STÓP UTRATY WYSOKOŚCI

CHCIAŁBYŚ WZNIĘŚ SIĘ I SPRÓBOWAĆ JESZCZE RAZ PRZY WYŻSZEJ PRĘDKOŚCI KĄTOWEJ ZAKRĘTU?

OK, ZRÓBMY TO

PAS STARTOWY

TO POKAZUJE, ŻE NIE POWINNO SIĘ PRÓBOWAĆ POWROTU, O ILE NIE MA WYSTARCZAJĄCEGO ZAPASU WYSOKOŚCI

- PRZY STANDARDOWEJ PRĘDKOŚCI KĄTOWEJ ZAKRĘTU (3°/S, PRĘDKOŚĆ 1*) UTRACILIŚMY 1 320 STÓP. Z KĄTEM PRZECHYLENIA 45° (PRĘDKOŚĆ 3*) I Z NATYCHMIASTOWĄ REAKCJĄ UTRACILIŚMY 350 STÓP. TEN MANEWR Z PRZECIĄGIENIEM 1.4 G BYŁ NAPRAWDĘ CIĄSNY I DYNAMICZNY!
- FAKTYCZNIE ZATRZYMANY SILNIK SPOWODOWAŁBY WIĘKSZY OPÓR NIŻ NASZA SYMULACJA NA BIEGU JAŁOWYM. DODATKOWO, DZISIAJ NIE BYŁO WIATRU I NADLAJĄCYCH SAMOLOTÓW. TYPOWO, MUSIMY DODAĆ 4 SEKUNDY NA UMOŻLIWIENIE PILOTOWI ZORIENTOWANIA SIĘ, ŻE UTRACIŁ SILNIK. TAK WIĘC RZECZYWISTE UTRATY WYSOKOŚCI MOGŁYBY BYĆ O WIELE WIĘKSZE.
- PRZESTROGA: ZWIĘKSZANIE KĄTA PRZECHYLENIA PRZY NISKIEJ PRĘDKOŚCI ZWIĘKSZA JEDNOCZEŚNIE RYZYKO PRZECIĄGNIĘCIA!

*WPLYW PRĘDKOŚCI KĄTOWEJ ZAKRĘTU

Kąt przechylenia	Prędkość przeciągnięcia	Wzrost (%)
0 deg.	49 węzłów	0%
35 deg.	53 węzły	8%
45 deg.	59 węzłów	20%
60 deg.	71 węzłów	43%
75 deg.	97 węzłów	97%

TABELA TYPOWYCH PRĘDKOŚCI PRZECIĄGNIĘCIA
Zaczerpnięte z FAA-P-8740-44

WIĘCEJ INFORMACJI ZNAJDUJE SIĘ POD ADRESAMI:

ROZWAŻANIA PILOTÓW:
http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html

UWAGI I POMYSŁY
 PROSZĘ KIEROWAĆ DO:

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

DOŁĄCZ DO SPOŁECZNOŚCI LOTNICTWA OGÓLNEGO!
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

WSZYSTKIE WYDANIA I SUBSKRYBCJA SUNNY SWIFT
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>