



Sunny Swift

“Viraj imposibil”

SUNNY ȘI ELEVUL MOHAMMED, AȘTEAPTĂ LA PUNCTUL DE PLECARE, PREGĂTIȚI SĂ SE ALINIEZE PENTRU DECOLARE

ESTE ESENȚIAL CA ÎNTOTDEAUNA ÎNAINTE DE DECOLARE SĂ SE FACĂ UN SCURT BRIFING, PENTRU A REAMINTI PROCEDURILE NORMALE DE PLECARE ȘI PENTRU A REVEDEA PROCESUL DE DECIZIE ÎN CAZUL UNEI DEFECTIUNI A MOTORULUI

ÎN CAZUL UNEI PIERDERI DE PUTERE ÎN TIMPUL RULĂRII PENTRU DECOLARE, REDUCEȚI PUTEREA ȘI FRĂNAȚI

SCREEEECH

IN TIMPUL URCĂRII ÎNȚĂLĂCĂȘI NU AI PREA MULT TIMP! REDU IMEDIAT UNGHIIU DE ATAC ÎMPINGÂND MANȘA ÎN FAȚA, ZBOARA DREPT ÎNAINTE MENȚINÂND VITEZA ȘI ÎNCERCÂND SĂ EVIȚI OBSTACOLELE. DACĂ ESTE POSIBIL, FOLOSEȘTE CE A MAI RĂMAS DIN PISTĂ.

NU ÎNCERCA NICIODATĂ SĂ ZBORI ÎNAPOI CĂTRE AERODROM! ȚINE MINE CĂ, DUPĂ OPRIREA MOTORULUI, TIMPUL TĂU DE REACȚIE ESTE CRITIC. AI PUTEA UȘOR SĂ PIERZI VITEZĂ ȘI SĂ TE ANGAJEZII STAREA MOTORULUI ȘI PERCEPȚIA / CUNOAȘTEREA VITEZEI SUNT PRINCIPALELE ELEMENTE!

DACĂ MOTORUL SE OPREȘTE ÎNȚRE 2000 ȘI 3000 FT, AI CEVA MAI MULT TIMP, DAR NU SUFICIENTĂ ALTITUDINE ȘI ENERGIE PENTRU A TE ÎNTOARCE LA AERODROM.

LA FEL CA ÎNAINTE, REDU ÎNȚĂLĂCĂȘI DE ATAC: ÎMPINGE MANȘA UȘOR DAR FERM ÎNSPRE ÎNAINTE. CAUTA ÎN FAȚA TA CEA MAI APROPIATA SUPRAFAȚĂ PLANĂ, EVITA DEVIĂȚII MAI MARI DE 15° FIE SPRE STANGA FIE SPRE DREAPTA.

TREBUIE SĂ FII PREGĂTIT ȘI SĂ ȘTII DINAINTE VARIANTELE PENTRU UN CÂMP DE ATERIZARE DE URGENȚĂ DIN FAȚA PISTEI DE DECOLARE.

LA O ALTITUDINE MAI MARE DE 2/3000 FT AGL, POȚI LUA ÎN CONSIDERARE ÎNTOARCEREA LA AEROPORT. ESTE ASTA ÎNSĂ O IDEE BUNĂ? CÂȚIVA FACTORI POT DEVENI CRITICI ȘI POT CONDUCE LA CAZUL DE “VIRAJ IMPOSIBIL”!

MENȚINEREA VITEZEI ÎN TIMPUL VIRAJULUI AR PUTEA FI FOARTE SOLICITANT, IAR TIMPUL AR TREBUI FOLOSIT LA VERIFICAREA CA ROBINETUL DE COMBUSTIBIL SĂ FIE DESCHIS, POMPA DE COMBUSTIBIL SĂ FIE PORȚITĂ, SĂ SCHIMBI REZERVOARELE DE COMBUSTIBIL ȘI...SĂ ÎNCERCI SĂ REPORNEȘTI MOTORUL DACĂ E POSIBIL!

HAI SĂ URCĂM LA O ALTITUDINE DE LUCRU DE 5000 FT AGL

O ALTITUDINE DE 5000 FT AGL ÎȚI OPERĂ MARJA DE SIGURANȚĂ PENTRU A PUNE MOTORUL LA RALANTI ȘI A SIMULA O OPRIRE A MOTORULUI.

COBORĂM BOTUL AVIONULUI ÎN ALTITUDINEA POTRIVITĂ PENTRU PLANARE ȘI MENȚINEM VITEZA.

VITEZA A SCĂZUT PUTERNIC!

COBOARĂ BOTUL AVIONULUI CU 25°, MENȚINE 80 KTS!

AM VIRAT 225° ȘI NE ÎNDREPTĂM SPRE PISTĂ. 1320 FT PIERDERE

AM VIRAT 90°, PIERDERE DE ALTITUDINE: 570 FT.

AM VIRAT 180°, 1070 FT PIERDERE

AI VREA SĂ URCĂM ȘI SĂ ÎNCERCĂM DIN NOU CU O VITEZĂ DE VIRARE MAI MARE?

DE ACORD, HAI S-O FACEM

MAI JOS SE VEDE DE CE NU AR TREBUI SA VIREZI DECAT IN CAZUL UNEI MARJE MARI DE INALTIME

-CU O VITEZĂ STANDARD DE VIRAJ (3°/S, CURBA 1°) AM PIERDUT 1320 FT. CU UN UNGHIE DE ÎNCLINARE DE 45° (CURBA 3°) ȘI REACȚIE IMEDIATĂ, AM PIERDUT 350 FT. MANEVRA ASTA LA 1,4G A FOST CHIAZ ABRUPTĂ ȘI DINAMICĂ!

-UN MOTOR CU ADEVĂRAT OPRIT AR INDUCE O REZISTENȚĂ MAI MARE DEĂT ÎN CAZUL SIMULĂRII NOASTRE. DE ASEMENEA AZI NU A FOST VÂNT SAU TRAFIC DIN FAȚĂ. ÎN MOD OBISNUIȚ, AR TREBUI SĂ ADĂUGĂM 4 SECUNDE CA TIMP ÎN CARE PILOTUL REALIZEAZĂ CĂ A MOTORUL S-A OPRIT. ÎN FELUL ACESTA, PIERDEREA REALĂ DE ALTITUDINE AR PUTEA FI MULT MAI MARE.

-AVERTIZARE: MĂRIND UNGHIIU DE ÎNCLINARE LA VITEZE SCĂZUTE, SE MĂREȘTE DE ASEMENEA RISCUL DE ANGAJARE!

Bank Angle	Stall Speed	Increase (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE
From FAA-P-8740-44

GASITI MAI MULTE INFORMATII MAI JOS:

PILOT THOUGHTS:
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

AȘTEPTĂM IDEILE ȘI COMENTARIILE VOASTRE LA :

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

JOIN THE GA COMMUNITY!
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

ALL SUNNY SWIFT ISSUES AND SUBSCRIPTION
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>