



Sunny Swift

“Nemožné se otočit”

SUNNY A PILOTNÍ ŽÁK MOHAMMED STOJÍ NA VYČKÁVACÍM MÍSTĚ A JSOU PŘIPRAVENI NA VSTUP NA DRÁHU PŘED VZLETEM.

JE DŮLEŽITÉ SI VŽDY PŘED VZLETEM PROJÍT STANDARDNÍ POSTUPY PRO VZLET I POSTUPY PRO PŘÍPAD VYSAZENÍ MOTORU.

V PŘÍPADĚ POKLESU VÝKONU BĚHEM ROZJEZDU, STÁHNI VÝKON MOTORU A BRZDI.

SCREEEECH

BĚHEM POČÁTEČNÍHO STOUPÁNÍ MÁŠ VELMI MÁLO ČASU! PŘI VYSAZENÍ MOTORU OKAMŽITĚ POTLAČ, ABYS SNÍŽIL ÚHEL NÁBĚHU, UDRŽUJ PŘÍMÝ SMĚR A RYCHLOST A SNAŽ SE VYHNOUT PŘEKÁŽKÁM. POKUD JE TO MOŽNÉ, VYUŽIJ ZBÝVAJÍCÍ ČÁST DRÁHY.

NĚKDY SE NESNAŽ LETĚT ZPĚT NA LETIŠTĚ. PAMATUJ SI, ŽE TVOJE VČASNÁ REKACE NA VYSAZENÍ MOTORU JE KRITICKY DŮLEŽITÁ. MŮŽEŠ LEHCE ZTRATIT RYCHLOST A PŘEJÍT DO PÁDU! NEJDŮLEŽITĚJŠÍ JE MONITOROVÁNÍ STAVU MOTORU A RYCHLOSTI LETU.

POKUD MOTOR VYSADÍ MEZI 2000 A 3000 FT, MÁŠ O TROCHU VÍCE ČASU, ALE NE DOSTATEK VÝŠKY A KINETICKÉ ENERGIE PRO VRÁCENÍ NA LETIŠTĚ.

JAKO V MINULÉM PŘÍPADĚ, NEJPRVE SNÍŽ ÚHEL NÁBĚHU; JEMNĚ ALE ROZHODNĚ POTLAČ. DÍVEJ SE PŘED SEBE A SNAŽ SE NAJÍT NEJLEPŠÍ MÍSTO PRO PŘISTÁNÍ. NEVYBOČUJ VÍCE JAK 15° Z KURZU.

S PLOCHAMI VHODNÝMI PRO NOUZOVÉ PŘISTÁNÍ V PROSTORU ZA DRÁHU SE MUSÍŠ SEZNÁMIT UŽ PŘED VZLETEM.

VE VÝŠCE NAD 2/3 000 FT AGL MŮŽEŠ ZVÁŽIT MOŽNOST VRÁTIT SE NA LETIŠTĚ. JE TO ALE OPRAVDU DOBRÝ NÁPAD? NĚKOLIK KRITICKÝCH FAKTORŮ MŮŽE VYÚSTIT V NEMOŽNOST SE OTOČIT

UDRŽENÍ RYCHLOSTI LETU BĚHEM OTÁČENÍ ZPĚT NA LETIŠTĚ MŮŽE BÝT VELMI NÁROČNÉ. NAVÍC, MUSÍŠ MÍT ČAS NA KONTROLU POLOHY PALIVOVÉHO VENTILU (OTEVŘENÝ), PALIVOVÉHO ČERPADLA (ZAPNUTÉ), PŘEPNUTÍ PALIVOVÝCH NÁDRŽÍ A ... POKUS O OPĚTOVNÉ NASTARTOVÁNÍ MOTORU

STOUPĚJME DO PRACOVNÍ VÝŠKY 5000 FT NAD LETIŠTĚM.

VÝŠKA 5 000 FT AGL JE DOSTATEČNÁ NA TO, ABYCHOM MOHLI SIMULOVAT VYSAZENÍ MOTORU.

RYCHLOST KLESÁ!

POTLAČÍME, ABYCHOM DOSÁHLI SPRÁVNÝ ÚHEL KLOUZÁNÍ A UDRŽUJEME RYCHLOST.

POTLAČ NOS LETADLA O 25°, UDRŽUJ 80 KTS!

OTOČENÍ O 90°, ZTRÁTA VÝŠKY: 570 FT.

OTOČENÍ O 180°, ZTRÁTA VÝŠKY 1 070 FT

OTOČENÍ O 225° A KURZ SMĚREM K DRÁZE. ZTRÁTA VÝŠKY 1 320 FT.

CHCEŠ SI TO VYZKOUŠET ZNOVU S OSTRĚJŠÍ ZATÁČKOU?

OK, POJĎME NA TO.

RUNWAY

PROČ NEUVAŽOVAT NAD ZATÁČKOU, POKUD NENÍ DOSTATEČNÁ REZERVA VÝŠKY?

-PŘI STANDARDNÍM ÚHLU ZATÁČENÍ (3°/S, RATE 1*) JSME ZTRATILI 1 320 FT. PŘI NÁKLONU 45° (RATE 3*) A OKAMŽITĚ REKACI, JSME ZTRATILI 350 FT. TENTO MANÉVR S PŘETÍŽENÍM 1.4 G BYL VELMI STRMÝ A DYNAMICKÝ.

-SKUTEČNĚ VYSAZENÝ MOTOR BY VYTVÁŘEL VĚTŠÍ ODPOR NEŽ V PŘÍPADĚ NAŠÍ SIMULACE S MOTOREM NA VOLNOBĚH. NAVÍC, DNES BYLO BEZVĚTRÍ A NEBYL ŽÁDNÝ OKOLNÍ PROVOZ. UVĚDOMIT SI VYSAZENÍ MOTORU PILOTŮVI V TYPICKÉM PŘÍPADĚ TRVÁ ZHRUBA 4 SEKUNDEY, TAKŽE SKUTEČNÁ ZTRÁTA VÝŠKY BY MOHLA BÝT JEŠTĚ O MNOHO VĚŠÍ.

-POZOR: ZVYŠOVÁNÍ ÚHLU NÁKLONU PŘI MALÉ RYCHLOSTI ZVYŠUJE RIZIKO PÁDU.

*VLIV RYCHLOSTI ZATÁČENÍ

Úhel náklonu	Pádová rychlost	Nárůst (%)
0°	49 uzlů	0%
35°	53 uzlů	8%
45°	59 uzlů	20%
60°	71 uzlů	43%
75°	97 uzlů	97%

From FAA-P-8740-44

VÍCE INFORMACÍ ZDE:

NÁZOR PILOTA:
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

POŠLETE NÁM VAŠE NÁPADY A PŘIPOMÍNKY:

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

STAŇTE SE ČLEMEM GA KOMUNITY:
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

VŠECHNA VYDÁNÍ SUNNY SWIFT:
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>