



Let se zakrytými přístroji

Metodická pomůcka OKA FLIGHT Team ULL 8-10
pro sportovní letce

2019

Milan Koutný



1. Všeobecně

Při každém letu musí být pilot schopen řešit všechny nenadálé situace, které mohou za letu nastat. Jednou z nich je špatná funkce barometrických přístrojů. Ta může nastat z několika důvodů - nesundáním krytky Pitotovy trubice před letem, její ucpání nečistotami, hmyzem nebo zamrznutím vodních kapek uvnitř. Ultralehká letadla nemají oproti letadlům všeobecného letectví ohřev Pitotovy trubice.

Podstatné je, že nám nebudou správně ukazovat přístroje, které jsou na ni napojené - standardně variometr, výškoměr a rychloměr.

Let se zakrytými přístroji simuluje vysazení barometrických a dalších přístrojů v kabině. Proto budeme v dalším textu řešit reálné situace, proč, jaké přístroje vysazují, co ukazují a jak situaci řešíme.

2. Let s nefunkčními přístroji

Pilot by měl být schopen letět VFR let i bez využití přístrojů.

Pokud se projeví špatná indikace rychloměru již při rozjezdu (neukazuje obvyklé hodnoty, je zaseknutý, ručička nepřiměřeně kmitá), přerušíme vzlet. Tedy za předpokladu, že to délka vzletové dráhy umožňuje.

Pokud se chyby barometrických přístrojů projeví až za letu, je pro nás nejdůležitější zachovat klid a uvědomit si, že let se dá bezpečně dokončit i bez těchto přístrojů.

a. Zásady letu s nefunkčními přístroji

- **Základní informací pro nás je poloha kabiny vůči horizontu**, což využíváme při každém letu VFR a přístroje slouží jen pro doplnění informace
- **Rychlost udržujeme podle otáček motoru**, kdy víme, že standardně letíme cestovní rychlostí při 5 000 otáčkách za minutu, na okruhu udržujeme horizontální let při 4 000 otáčkách za minutu a pro klesání používáme otáčky 3 200 ot/min. Létáme tedy „režimově“
- Vždy je lepší mít pocitově rezervu rychlosti, ať už pro stoupání nebo klesání
- **Využíváme naše získané znalosti** ohledně chování letounu z předchozích cvičení - chování letounu blízko pádové rychlosti a měknutí řízení na těchto rychlostech - nebezpečí pádu, nasloucháme aerodynamickému hluku letounu a vnímáme síly v řízení



V neposlední řadě bude záležet na přístrojovém vybavení letounu. Pokud máme k dispozici GPS, máme možnost si zobrazit rychlost i výšku na panelu GPS bez ohledu na funkci barometrických přístrojů. Pokud máme k dispozici pokročilejší přístroj GPS, např. Garmin 695, lze si zapnout přístrojový panel na horní části obrazovky GPS a budeme mít všechny potřebné přístroje pro let k dispozici.

I přes to všechno se může stát, že barometrické přístroje nebudou ukazovat správně a vysadí nám i GPS (ztráta signálu, seknutý panel zobrazení), a proto musí být pilot schopen dokončit let bez využití těchto přístrojů a GPS.