



Výcvikový program na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR

*Výcviková organizácia DTO SNA
SK.DTO.03.*

vydanie 1
revízia 0



Obsah

Zoznam skratiek	3
1. Výcvikový kurz na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety vfr	4
1.1. Cieľ výcviku	4
1.2. Vstupné požiadavky	4
1.3. Započítavanie predchádzajúcich skúseností	4
2. Výcvikový program	4
2.1. Bezpečnosť a obmedzenia výcvikového programu	4
3. Záznamy o výcviku	7
4. Efektivita výcviku	7
5. Obsah teoretickej výučby	7
6. Obsah letového výcviku a briefing	8
6.1. Briefing pred začiatkom vykonávania letových cvičení:	8
6.2. Zoznam letových cvičení	9
6.3. Metodické pokyny na vykonávanie jednotlivých letových cvičení	9
6.4. Vynútené pristátie – odporúčenie na zvýšenie bezpečnosti.	11

	Výcvikový program na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR	vyd.: 1 rev.: 0 dátum: 01.11.2018
---	--	---

Zoznam skratiek

AFIS	letisková letová informačná služba
AFM	letová príručka lietadla
AMSL	nad strednou hladinou mora
ATC	riadenie letovej prevádzky
ATIS	automatická informačná služba koncovej riadenej oblasti
CTR	riadený okrsok
DTO	výcviková organizácia na základe vyhlásenia
ft	stopa
GNSS	Globálny Navigačný Satelitný Systém
HT	vedúci výcvikov
IMC	meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
km	kilometer
LAPL	preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel
LŠAK	Letecká škola aeroklubu – poverené pracovisko, výcvikové zariadenie DTO SNA
m	meter
MSA	minimálna bezpečná nadmorská výška
NM	námorná míľa
POH	letová príručka lietadla
PPL	preukaz spôsobilosti súkromného pilota
RNZ	rádionavigačné zariadenie
RWY	vzletová a pristávacia dráha
SEP	jednomotorový piestový
TMA	koncová riadená oblasť
TWY	rolovacia dráha
TXP	odpovedač
VFR	pravidlá letu za viditeľnosti
VMC	meteorologické podmienky na let za viditeľnosti



1. Výcvikový kurz na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR

1.1. Cieľ výcviku

Cieľom výcviku je vycvičiť uchádzača na úroveň potrebnú pre získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR.

Pilot s uvedenou kvalifikáciou má byť spôsobilý vykonať let v podmienkach VMC podľa pravidiel VFR v noci bezpečne, byť spôsobilý efektívne riešiť núdzové situácie a vykonávať príslušné postupy.

Vzhľadom na uvedené, aby pilot mohol využívať svoje oprávnenia v noci, musí mať nedávnu prax najmenej 3 vzlety, priblíženia a pristátia **v noci** za posledných 90 dní. (FCL.060).

1.2. Vstupné požiadavky

Žiadateľ o výcvikový kurz na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR musí byť držiteľom platného preukazu spôsobilosti pilota letúnov PPL(A) alebo LAPL(A) s príslušnou triednou kvalifikačnou kategóriou.

Pred začatím výcviku musí pilot vykonať opakovanie letov výhradne podľa prístrojov s pomôckou na zamedzenie výhľadu z kabíny v rozsahu najmenej 2 x 20 min., v dobe 90 dní alebo kratšej pred vykonaním výcviku v noci.

V prípade ak je žiadateľ držiteľom LAPL(A) musí pred začatím výcviku absolvovať základný výcvik letu podľa prístrojov v rozsahu požadovanom pre vydanie PPL(A) – 5 letovch hodín.

1.3. Započítavanie predchádzajúcich skúseností

Neaplikuje sa.

2. Výcvikový program

Pred začatím letových cvičení musí inštruktor pre pilota poskytnúť teoretickú časť výcviku a brífing na vykonávanie letových cvičení.

Je vhodné teoretickú časť vykonať v deň začatia výcvikových letov.

Postupnosť jednotlivých letových cvičení je uvedená vo výcvikovej osnove. Letové cvičenia sa vykonávajú v postupnosti ako je uvedené v tabuľke.

Cvičenia **nie je možné** ľubovoľne zamieňať alebo preskakovať, keďže má byť zachovaná ich štruktúra postupného získavania skúseností s lietaním v noci a najmä bezpečnosť.

Časový rozsah výcvikových letov uvedený v programe je minimálny.

V prípade potreby letový inštruktor navýši rozsah letových cvičení v potrebnom rozsahu po posúdení pokroku pilota.

2.1. Bezpečnosť a obmedzenia výcvikového programu

Vykonávanie letov noci je vyhodnotené DTO ako letová činnosť so zvýšeným rizikom vzniku incidentu, alebo nehody z týchto dôvodov:

1. Je predpoklad, že výcvik vykonávajú žiaci – piloti s malými letovými skúsenosťami;
2. Výcvik je vykonávaný lietadlami SEP (jeden piestový motor);
3. Možnosť vzniku navigačných problémov v prípade zhoršenia poveternostných podmienok;



Na základe uvedeného majú byť výcvikové lety vykonávané takým spôsobom a v takých podmienkach, aby bola zabezpečená prijateľná úroveň letovej bezpečnosti.

Preto je nevyhnutné rešpektovať tieto obmedzenia na vykonávanie výcvikových letov:

A. Vhodnosť poveternostných podmienok, minimálne výšky, plánovanie, spojenie

Lety VFR v noci možno vykonať po splnení týchto podmienok:
(SERA.5005 Pravidlá na let za viditeľnosti)

1. v prípade, že sa lietadlo vzdáľuje z blízkosti letiska, letový plán sa musí predložiť v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 6;
2. počas letu sa musí nadviazať a udržiavať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli letových prevádzkových služieb, ak je k dispozícii;
3. uplatňujú sa minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC uvedené v tabuľke 1.
4. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nesmie byť nižšia ako **450 m (1 500 ft)**;
5. v triedach vzdušného priestoru C, D, a G, vo výške 900 m (3 000 ft) a pod AMSL alebo vo výške 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie, je pilot povinný udržiavať neustály vizuálny kontakt so zemou;
6. v prípade horského terénu môže Dopravný úrad stanoviť väčšiu minimálnu dohľadnosť a vzdialenosť od oblakov za VMC;
7. okrem toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo okrem prípadu, keď Dopravný úrad vydal osobitné povolenie, sa let VFR v noci musí vykonávať v letovej hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená štátom, nad ktorého územím sa let vykonáva, alebo ak taká minimálna letová výška nie je stanovená:
 - a) nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla;
 - b) všade inde, než je uvedené v bode i), v hladine, ktorá je aspoň 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla;

B. Prevádzkové obmedzenia pre nočné lety VFR.

Vykonávanie nočných letov VFR môže byť obmedzené týmito faktormi:

1. Štruktúra vzdušného priestoru letiska:
Vhodnosť na výcvik posúdi inštruktor vzhľadom na letové skúsenosti pilota;
2. Fyzikálne vlastnosti letiska a schválenie na nočnú prevádzku;
3. Prekážky v okolí:
Inštruktor zvolí vhodné pracovné priestory po dohode s AFIS/ATC;
4. Intenzita prevádzky letiska:
Inštruktor zvolí vhodnú dobu na vykonanie výcvikových letov;

C. Zdravotné obmedzenia;

1. Letová doba pilota a inštruktora v danom letovom dni a v dňoch týždne:
Inštruktor vhodne rozdelí letové cvičenia najmenej na dve časti, so zaradením prestávky v lietaní.
2. Doba odpočinku pilota:
Inštruktor overí formou dotazu od pilota jeho predchádzajúci odpočinok.



D. Vybavenie lietadla:

Lietadlo musí byť vybavené v zmysle NCO.IDE nariadenia Komisie č. 965/2012.

E. Lietadlo pred letom má byť skontrolované vo väčšom rozsahu ako je bežná kontrola pred letom, so zameraním sa najmä na:

1. Kontrolu množstva oleja;
2. Kontrolu motorového priestoru na zaistenia a čistotu;
3. Kontrola osvetlenia kabíny a vonkajšieho osvetlenia;
4. Čistota pilotného priestoru a okien kabíny;
5. Skúška motora;

O vykonaní výcvikových letov po posúdení uvedených kritérií rozhodne letový inštruktor!

Tabuľka č. 1 - Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC

Nadmorská výška	Trieda vzdušného priestoru	Letová dohľadnosť	Vzdialenosť od oblačnosti
3 050 m (10 000 ft) AMSL a viac	C D G	8 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
Pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL a nad 900 m (3 000 ft) AMSL alebo nad 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	C D G	5 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
Vo výške 900 m (3 000 ft) AMSL a nižšie, alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	C D G	5 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
	F G	5 km	mimo oblakov a za viditeľnosti zeme



3. Záznamy o výcviku

1. DTO spracuje osobný list žiadateľa o výcvik. (formulár č. 2)
2. Záznam o vykonanom teoretickom a letovom výcviku na získanie kvalifikačnej kategórie lety VFR – NOC je vykonaný v záznamníku pilota.
Záznamy musia byť overené a podpísané inštruktorom, ktorý výcvik poskytol a HT leteckej školy – DTO.

DTO vydá osvedčenie o úspešnom splnení všetkých častí výcvikového programu, ktoré je podkladom pre zápis kvalifikačnej kategórie do preukazu spôsobilosti. (formulár č.7)

4. Efektivita výcviku

Na zabezpečenie efektivity výcviku lietania v noci, DTO zabezpečí aby:

1. Výcvikový kurz mohol byť vykonaný v rozmedzí najviac 3 letových dní;
2. Aby bola teoretická časť kurzu vykonaná v plnom rozsahu a bolo bykonané overenie úrovne vedomostí pilota;
3. Aby bola vykonaná logistika včas, čo sa týka letiska k dispozícii na dané noci, miestnosť na vykonanie brífingov a odpočinok;
4. Bol vykonaný výber dní s vhodnými poveternostnými podmienkami;
5. Posádky sú v takej zdravotnej kondícii aby sa výcvikové lety nemuseli prerušiť;

5. Obsah teoretickej výučby

Teoretická výučba pred vykonaním letových cvičení musí obsahovať vysvetlenie najmenej týchto oblastí:

1. Minimálne hodnoty dohľadnosti a oblačnosti na vykonávanie nočných letov podľa pravidiel VFR;
2. Pravidlá riadenia vo vzdušnom priestore v noci, navigačné zaradenia k dispozícii;
3. Pravidlá pohybu lietadiel po prevádzkových plochách letiska, osvetlenie RWY, TWY, a prekážok;
4. Vonkajšie osvetlenie lietadla, (navigačné svetlá), pravidlá vyhýbania sa;
5. Psychologické stránky nočného lietania, zrak - videnie a orientácia;
6. Nebezpečenstvá plynúce z priestorovej dezorientácie v noci ;
7. Nebezpečenstvá plynúce z odklonu lietadla z používaného priestoru z dôvodu zhoršenia počasia;
8. Funkcia a funkčnosť prístrojov na palube a ich chyby;
9. Osvetlenie prístrojov a núdzové osvetlenie kabíny;
10. Značenie v mape (farby) pre použitie pod osvetlením v kabíne;
11. Princípy praktickej navigácie v noci;
12. Rádio-navigácia, princípy, použitie, GNSS;
13. Plánovanie a použitie minimálnej bezpečnej nadmorskej výšky (MSA);
14. Nebezpečenstvá plynúce z námrazy, vyhýbanie sa priestorom s námrazou, únikový manáver z podmienok s námrazou;

Overovanie nadobudnutých vedomostí a schopností pilota v priebehu výcviku sa vykonáva ústnym preskúšaním pilota.



6. Obsah letového výcviku a brífing

Jednotlivé letové cvičenia v kurze musia byť rozšírené, alebo opakované, ak inštruktor posúdi, že pilot nedosiahol požadovanú úroveň na bezpečné uplatňovanie kompetencií v lietaní v noci podľa pravidiel VFR.

6.1. Brífing pred začiatkom vykonávania letových cvičení:

1. Zopakovať princípy a postupy základného letu podľa prístrojov;
2. Vysvetliť postup prechodu v letu VFR deň na VFR noc;
3. Vysvetliť postup opravy nezvyklých polôh (UPRT);
4. Zopakovať použitie RNZ, ak pilot vykonáva let výhradne podľa prístrojov, vrátane zistenia horizontálnej polohy a zopakovať princíp letu k a od RNZ;
5. Zopakovať a vysvetliť postupy a komunikáciu počas radarového vedenia;
6. Použitie a nastavenie pristávacieho svetlometu;
7. Vysvetliť postup vzletu priblíženia a pristátia v noci, využitie VOR, ILS, PAPI;
8. Vysvetliť postup vykonania letiskového okruhu v noci, polohy a hlásenia;
9. Vysvetliť/zopakovať postupy v prípade straty orientácie a vysvetliť odlišnosti v noci, použitie RNZ, GNNS a radarovej navigačnej pomoci pre obnovenie znalosti polohy;
10. Vysvetliť/zopakovať núdzové postupy:
 - a) Zlyhanie pohonnej jednotky v noci – odlišnosti počas dňa;
 - b) Náhodné vlietnutie do podmienok IMC a návrat do VMC;
 - c) Porucha vnútorného a vonkajšieho osvetlenia;
 - d) Iné núdzové postupy podľa AFM/POH;
11. Vykonať METEO brífing;
12. Vykonať brífing pred prvými samostatnými letmi na okruhu;
13. Vykonať brífing - postupy, techniky a plánovanie navigačných letov v noci, náhradné postupy;
14. Vykonať brífing na vykonanie navigačného letu v noci;

Letový inštruktor vykoná po sérii letových cvičení poletový rozbor vykonaných cvičení (debrífing) so zameraním sa na závažné nedostatky v pilotovaní.

Inštruktor pomôže pilotovi prekonať nedostatky formou doplnenia a zopakovania brífingu.

Debrífing je vhodné zaradiť do prestávky na odpočinok.

	Výcvikový program na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR	vyd.: 1 rev.: 0 dátum: 01.11.2018
---	--	---

6.2. Zoznam letových cvičení

Cvičenie	Text cvičenia	Vo dvojom		Samostatne	
		Letov	Hodín	Letov	Hodín
1N	Lety k nácviku jednoduchých prvkov pilotovania, vzlet, stúpanie, let v priestore, dodržiavanie priestoru, pozorovanie okolia, zákruty s náklonom do 30 °, stúpanie, klesanie, zaradenie sa do letiskového okruhu, hlásenia, priblíženie na pristátie, pristátie, rolovanie.	2	0:50		
2N	Nezvyklé polohy počas letu v priestore, náklon + 45 °, pozdĺžny sklon lietadla + 25 ° a – 10 °, let na uhle nábehu blízkom α_{KRIT} , let na vyšších rýchlostiach, vrátenie lietadla do normálneho režimu s použitím ukazovateľa polohy.	1	0:25		
3N	Lety po letiskovom okruhu vo výške 1000 ft nad zemou a preskúšanie z letu po okruhu.	15	1:40		
4N	Samostatné lety po okruhu.			5	0:35
5N	Lety v priestore a po okruhu, so zameraním sa na použitie rádionavigačných zariadení a GNSS, odlet prílet na letisko.	3	0:30		
6N	Navigačný let v noci do vzdialenosti 50 km (27 NM)	2	1:00		
SPOLU		23	4:25	5	0:35

6.3. Metodické pokyny na vykonávanie jednotlivých letových cvičení

1N – Lety k nácviku jednoduchých prvkov pilotovania, vzlet, stúpanie, let v priestore, dodržiavanie priestoru, pozorovanie okolia, zákruty s náklonom do 30 °, stúpanie, klesanie, zaradenie sa do letiskového okruhu, hlásenia, priblíženie na pristátie, pristátie, rolovanie.

Vykonanie letového cvičenia:

Pilot vykoná všetky predletové prípravy lietadla na vykonanie letu. Skontroluje vybavenie kabíny:

- Dokumentácia lietadla;
- Ručné svietidlo,
- Mapy,
- Kontrolné zoznamy pre normálne núdzové postupy;
- Predpísané okuliare;

Pilot vykonáva komunikáciu s AFIS alebo ATC.

Pilot vykoná rolovanie, vzlet, stúpanie do priestoru činnosti podľa pokynov inštruktora. Stúpanie vykonať do výšky najmenej 2000 ft nad zemou. Pilot využije znalosti získané počas brífingu.

Inštruktork ukáže pilotovi orientačné body v okolí letiska a navigačné zariadenia.

Inštruktork vydáva pokyny na vykonanie prvkov cvičenia a vedie výklad počas letu veľmi stručne, aby zbytočne neodvádzal pozornosť pilota od vykonávaného cvičenia.

2N – Nezvyklé polohy počas letu v priestore, náklon + 45°, pozdĺžny sklon lietadla + 25° a – 10°, let na uhle nábehu blízkom α_{KRIT} , let na vyšších rýchlostiach, vrátenie lietadla do normálneho režimu s použitím informácie ukazovateľa polohy.



Vykonanie letového cvičenia

Pilot vykoná rolovanie, vzlet a stúpanie do výšky najmenej 2000 ft nad zemou.

Inštruktor pilotovi simuluje nezvyklé polohy, pilot uvádza lietadlo do normálneho režimu letu a ak je možné využíva hlavne ukazovateľ polohy.

Výcvikové lety vykonať jednak s osvetlenou a tiež s neosvetlenou prístrojovou doskou (blackout), ako simuláciu výpadku elektrickej siete.

Opakovanie úloh z cvičenia 1N.

3N – Lety po letiskovom okruhu vo výške 1000 ft nad zemou a preskúšanie z letu po okruhu.

Vykonanie letového cvičenia

Pilot vykoná rolovanie, vzlet a stúpanie do výšky 1000 ft nad zemou, let po okruhu, priblíženie, a pristátie.

Inštruktor vysvetlí/ukáže využitie presných približovacích systémov ak sú na letisku k dispozícii a PAPI.

Niekoľko vzletov a pristátí pilot vykoná bez zapnutého pristávacieho svetlometu (blackout).

Najmenej 2 pristátia pilot vykoná s opakovaním okruhu z bodu vyrovnania (Take Off Go Around);

Ak pilot vykonáva okruhy bez nedostatkov, inštruktor vykoná tri lety po okruhu ako kontrolné.

Do kontrolných letov zaradi aj núdzové postupy.

Ak je na základe vykonaných kontrolných letov zrejmé, že pilot vykonáva lety bezpečne a na profesionálnej úrovni, inštruktor vykoná brífing s pilotom pred vykonaním samostatných letov po okruhu.

4N – Samostatné lety po okruhu.

Vykonanie letového cvičenia

Pilot vykoná lety pod dohľadom inštruktora a v zmysle pokynov vydaných počas brífingu.

Inštruktor je trvale na spojení s pilotom pre prípad ak by bolo potrebné poskytnúť bezpečnostnú radu.

5N – Lety v priestore a po okruhu, so zameraním sa na použitie rádionavigačných zariadení a GNSS, odlet, prílet na letisko.

Vykonanie letového cvičenia

Pilot vykoná vzlet a odlet do priestoru letiska podľa pokynov inštruktora.

Inštruktor predvedie pilotovi použitie RNZ v blízkosti letiska, spôsob využitia GNSS na lety v CTR/ATZ letiska, odlet a prílet k letisku, zaradenie sa do letiskového okruhu a pristátie.

6N – Navigačný let v noci do vzdialenosti 50 km (27 NM)

Poznámka:

Ak sú vhodné poveternostné podmienky, DTO odporúča vykonať navigačný let do vzdialenosti 100 km (54 NM).



Príprava letu a plánovanie:

Prípravu na let a plánovanie vykonáva pilot samostatne v tomto rozsahu:

1. Príprava lietadla – plnenie, kontrola náplní, úplnosť vybavenia kabíny;
2. Plánovanie letovej výšky, posúdenie terénu v priestore letu;
3. Náhradné letiská, náhradné postupy – zmena trate letu;
4. Spracovanie letového plánu, podanie, koordinácia;
5. METEO brífing, METAR, TAF, GAMET;
6. Overenie využitia vzdušného priestoru v oblasti plánovanej trate letu, NOTAM;
7. *Doplnková povinnosť: Zadať údaje o plánovanom lete do elektronického navigačného zariadenia lietadla ak je ním vybavené (GPS, EFIS, FMS);*

Počas letu:

Pilot samostatne vykoná celý let od vzletu po pristátie:

1. Pilot vykonáva komunikáciu a koordináciu s ATC/AFIS, aktivácia FPL, nastavenie TXP;
2. Pilot vykonáva monitorovanie letu – dodržiavanie výšky a kontroluje horizontálnu polohu lietadla, ak je možné vykoná kontrolu polohy vizuálne porovnaním;
3. Pilot vykonáva kontrolu celkového času letu, čas preletu kontrolných bodov (checkpoint), vedie záznam o lete a prijíma správy o počasí v TMA – ATIS;
4. Pilot vykonáva monitorovanie systémov lietadla - pohonná jednotka, manažment paliva, vedenie letu – overuje korektné údaje navigačných systémov;
5. Ak je možné - vykoná jedno priblíženie a „Touch and Go“ na letisku inom ako je letisko vzletu;

Inštruktor pomáha pilotovi radou v prípade ak by sa odchýlil od štandardných postupov.

6.4. Vynútené pristátie – odporúčenie na zvýšenie bezpečnosti.

Núdzové pristátie bez výkonu motora (vynútené pristátie).

V prípade ak lietadlo *nie je vybavené padákovým záchranným systémom*, je na rozhodnutí PIC ako sa rozhodne vykonať vynútené pristátie. Jeho rozhodnutie je samozrejme podmienené fázou letu a výškou nad zemou.

Vzhľadom na vysokú mieru rizika vážnej leteckej nehody, čo pilot má mať na pamäti, DTO odporúča zvoliť nasledovný postup.

Po úplnom zlyhaní motora:

- a) Udržiavať kontrolu nad lietadlom, nastaviť optimálnu rýchlosť maximálnej kĺzavosti;
- b) Zvoliť smer letu k letisku, alebo smerom od zastavanej oblasti;
- c) Pokúsiť sa o zistenie príčiny zlyhania motora – palivový kohút, magnetá, nastrekovanie paliva, poloha páky obohacovania zmesy. Pokúsiť sa naštartovať motor podľa postupov v AFM/POH.
- d) Ohlásiť núdzový stav na frekvencii – komunikačnej alebo núdzovej. Po nadviazaní spojenia **frekvenciu nemeniť!**
- e) Pri pristávaní do známeho terénu zvoliť pristátie do neosvetlenej časti;
- f) Zvoľte pristátie do blízkosti obývanej časti, uľahčí sa tým poskytnutie pomoci, ak by bola nutná;
- g) Udržiavať orientáciu vzhľadom na smer vetra, aby sa pristátie mohlo vykonať proti vetru;
- h) Vykonať úkony pred pristátím a overiť funkčnosť pristávacích svetlometov - **zapnúť ich včas pred pristátím;**
- i) Pristátie vykonať normálnym spôsobom, na najnižšej bezpečnej rýchlosti. Ak nie sú svetlá k dispozícii, pristátie má byť vykonané v polohe horizontálneho letu na najnižšej bezpečnej



rýchlosti v konfigurácii so vztlakovými klapkami vysunutými v miernom klesaní až do kontaktu s terénom;

j) Po pristátí vypnite všetky el. spínače a opustite lietadlo.

Poznámka:

Sú známe prípady, kedy pilot vykonal núdzové pristátie v noci na rovnom úseku diaľnice bez poškodenia lietadla. Štandardne sa tento postup nepublikuje v manuáloch na výcvik. Pilot ho však môže uplatniť ak sa tak vzhľadom na okolnosti rozhodne – napríklad:

- Rozmery cesty a osvetlenie sú prijateľné;
- Intenzita prevádzky vozidiel je nízka;
- Blízke okolie je zastavané budovami alebo inak nevhodné na pristátie;

