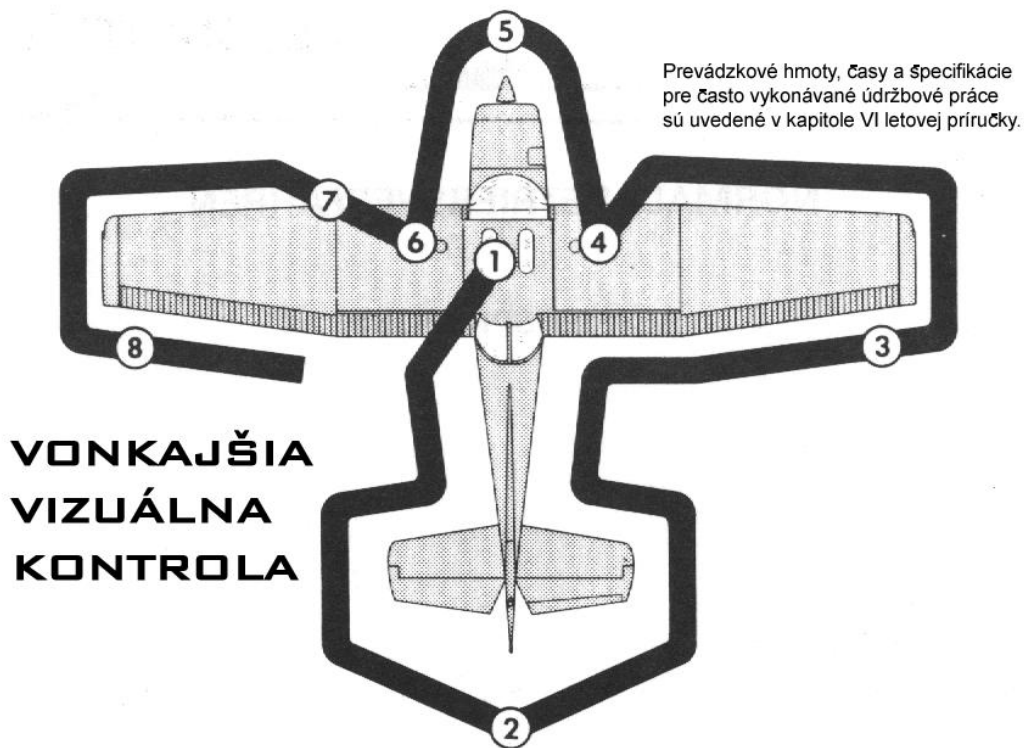


# OM-BRE Pilot's checklist PREDLETOVÁ PREHLIADKA



### Pozor

Počas kontroly lietadlo vizuálne prehliadať a kontrolovať všeobecný stav. Za studeného počasia odstrániť aj malé nánosy snehu, ľadu a inovate na krídlach, kormidlách a chvostových stabilizačných plochách. Presvedčiť sa, či kormidlá neobsahujú vnútri ľad alebo cudzie predmety. Keď sa plánuje nočný let, skontrolovať kompletne osvetlenie a na palubu vziať ručné svetidlo.

## 1 KABÍNA

- 1, letovú príručku mať na palube lietadla
- 2, zámok volantu- ODSTRÁNIŤ
- 3, zapaľovanie – OFF
- 4, hlavný vypínač – ON , skontrolovať ukazateľ množstva paliva, potom hlavný vypínač do polohy OFF.
- 5, požiarny palivový kohút – ON

## UPOZORNENIE

Pri zapínaní hlavného vypínača pri za použitia externého zdroja, alebo štartovania ručne, správať sa , akoby bolo zapaľovanie v polohe ON. Nestojte a nedovoľte nikomu stáť v blízkosti lietadlovej vrtule. Pri el. poruche sa môže vrtuľa roztočiť.

## 2 CHVOSTOVÉ PLOCHY

- 1, ukotvenie chvostovej plochy – ODPOJIŤ
- 2, skontrolovať kormidlá ,pohyb VOLNÝ a uchytenie a ZAISTENÉ

## 3 PRAVÉ KRÍDLO odtoková hrana

- 1, skontrolovať krídelka na pohyb VOLNÝ a uchytenie a ZAISTENÉ

## 4 PRAVÉ KRÍDLO

- 1, kotvenie krídla – ODPOJIŤ
- 2, skontrolovať tlak v kolesách hlavného podvozku
- 3, pred prvým letom a po každom tankovaní odobrať vzorku paliva do skúšadla a skontrolovať na prítomnosť vody, usadeniny a správnosť oktánového čísla
- 4, obsah nádrže VIZUÁLNE SKONTROLOVAŤ na pevné doliehanie uzávera nádrže

## **PREDLETOVÁ PREHLIADKA**

### **5 NOS**

- 1, skontrolovať stav oleja, pri menšom množstve ako 4 quarty (3,8l) nevzlietnúť, pre dlhšie lety doplniť na 6 quartov (5,7l)
- 2, pred prvým letom dňa a po každom tankovaní vypúšťací kohút palivového sitka potiahnuť na ca. 4 sekundy, aby sa odstránili prípadné nečistoty a voda zo sitka. Skontrolovať, či vypúšťací kohútik správne dosadol. Pokiaľ sa zistila prítomnosť vody, je možnosť že palivová sústava obsahuje ešte viac vody a je nutné vykonať ďalšie skúšky paliva pomocou vypúšťacieho kohútika palivového sitka, odkalovacích častí nádrží a vypúšťacieho šróbu palivového vedenia.
- 3, vrtuľu a kapotáž skontrolovať na pevné uchytenie.
- 4, skontrolovať vzduchový filter karburátora na upchanie prachom alebo inými cudzími predmetmi.
- 5, skontrolovať stav a čistotu pristávacieho svetlometu.
- 6, skontrolovať tlak v tlmiči prednej nohy a pneumatike.
- 7, uvoľniť kotvenie prednej nohy.
- 8, otvoriť snímače statického tlaku na ľavej strane trupu a skontrolovať na upchanie.

### **6 ĽAVÉ KRÍDLO**

- 1, skontrolovať tlak v kolesách hlavného podvozku.
- 2, pred prvým letom a po každom tankovaní odobrať vzorku paliva z krídel a skontrolovať palivo na obsah vody, usadeniny a správne oktánové číslo.
- 3, vizuálne skontrolovať obsah nádrže a skontrolovať pevné doliehanie uzávera nádrže.

### **7 ĽAVÉ KRÍDLO Nábežná hrana**

- 1, odstrániť ochranu pitotovej trubice, skontrolovať a prípadné nečistoty odstrániť.
- 2, skontrolovať snímač výstražného zariadenia pádovej rýchlosti a prípadné nečistoty odstrániť
- 3, odvetranie nádrží skontrolovať a prípadné nečistoty odstrániť
- 4, uvoľniť kotvenie krídla

### **8 ĽAVÉ KRÍDLO odtoková hrana**

- 1, skontrolovať voľný pohyb krídelok a bezpečné uchytenie a zapojenie



## **PRED SPUSTENÍM MOTORA**

1. ukončená predletová prehliadka
2. nastaviť a zaistiť sedadlá, ramenné a brušné pásy
3. ovládač požiarného kohútika – ON
4. rádiové zariadenia a elektrické zariadenia – OFF
5. brzdy – skontrolovať a parkovaciu brzdú potiahnuť
6. poistky – SKONTROLOVANÉ VTLČENÉ

## **SPÚŠŤANIE MOTORA (Teplota nad bodom mrazu)**

### POZNÁMKA

Pre spúšťanie motora v chladnom počasí pozri letovú príručku 4-11.

1. zmes – bohatá
2. ohrev karburátora - studený
3. nástrek paliva – podľa potreby (max 3x nie, ak je motor zohriaty)
4. ovládač plynu – otvoriť na 1,5cm (zatvorený, ak je motor zohriaty)
5. priestor vrtule - voľný
6. hlavný vypínač - ON
7. zapaľovanie – ŠTART (uvoľniť po naskočení)
8. ovl. plynu 1000 RPM ,alebo menej
9. tlak oleja – skontrolovať
10. strobo a navigačné svetlá – ON podľa potreby
11. rádiové zariadenia – ON

## **PRED VZLETOM**

1. parkovacia brzda – potiahnutá
2. dvere kabíny – zatvorené a zaistené
3. všetky kormidlá skontrolovať na nezávadný a voľný chod
4. letové prístroje – nastavené
5. požiarny palivový kohút – „OTVORENÝ“
6. zmes – bohatá ( pod 3000 feet )
7. vyváženie výškového kormidla v polohe – vzlet
8. ovládač plynu – 1700 RPM
  - a. magnetá – skontrolovať (úpadok otáčok nesmie byť pri žiadnom z oboch magnet väčší ako 125 RPM a rozdiel v otáčkach medzi oboma magnetami nesmie byť väčší ako 50 RPM)  
(Pkračovanie)

## NORMÁLNE POSTUPY

### **PRED VZLETOM** (Pkračovanie)

- b. ohrev karburátora – skontrolovať (na úbytok otáčok)
  - c. kontrolné indikátory pohonnej jednotky a ampérmeter – skontrolovať
  - d. merač podtlaku – skontrolovať
- 9, ovládač plynu – 1000 RPM, alebo menej  
10, vysielачky – nastaviť – Odpovedač ALT  
11, strobo svetlá – PODĽA POŽIADAVKY  
12, aretáciu ovládača plynu – nastaviť  
13, brzdy – uvoľniť

### **VZLET**

- 1. klapky – 0°-10°
- 2. predhrev karburátora - COLD
- 3. ovládač plynu – PLNÝ PLYN
- 4. výškové kormidlo – pri 50 KIAS zdvihnúť prednú nohu
- 5. rýchlosť počas stúpania – 65-75 KIAS

### **VZLET Z KRÁTKEJ DRÁHY**

- 1. klapky –10°
- 2. predhrev karburátora - COLD
- 3. brzdy – aktivovať a držať
- 4. ovládač plynu – PLNÝ PLYN
- 5. zmes bohatá (nad 3000 feet, chudobná, pre dosiahnutie max. RPM )
- 6. brzdy – uvoľniť
- 7. výškové kormidlo – držať zľahka natiahnuté na chvost
- 8. rýchlosť pri stúpaní – 54 KIAS (až do minútia prekážok v smere)
- 9. klapky zatvoriť pomaly po dosiahnutí 60 KIAS

### **CESTOVNÝ VÝKON**

- 1. rýchlosť – 70 – 80 KIAS

#### POZNÁMKA

Pokiaľ má byť stúpanie vykonané s maximálnym stúpacím výkonom, používať stúpacie rýchlosti uvedené v kapitole V v tabuľke maximálne stúpacie rýchlosti (Pkračovanie)

## **NORMÁLNE POSTUPY**

### **CESTOVNÝ VÝKON** (Pkračovanie)

2. ovládač plynu – PLNÝ PLYN
3. zmes bohatá pod 3000 feet, nad 3000 feet chudobná, pre dosiahnutie max. RPM

### **CESTOVNÝ LET**

1. výkon – 1900 až 2550 RPM (maximálne 75%)
2. vyvažovacia plôška – nastaviť podľa potreby
3. zmes – odporúča sa chudobná zmes

### **ZOSTUP**

- 1, zmes – UPRAVIŤ pre plynulý chod (plná pri slabom výkone)
2. výkon – podľa potreby
3. predhrev karburátora – MAXIMÁLNY OHREV

### **PRED PRISTÁTIM**

1. upínacie pásy – dotiahnuté , zaistené
2. zmes – bohatá
3. predhrev karburátora – teplý (plne vytiahnutý pred ubratím plynu)

### **PRISTÁTIE**

#### **NORMÁLNE PRISTÁTIE**

- 1, rýchlosť – 60 až 70 KIAS (klapky zasunuté)
2. klapky – podľa potreby (pri rýchlostiach pod 85 KIAS)
3. rýchlosť – 55 až 65 KIAS (klapky vysunuté)
4. dotyk – HLAVNÝ PODVOZOK PRVÝ
5. predna noha- OPATRNE POLOŽIŤ
6. brzdy – NIE VIAC, AKO JE NUTNÉ

#### **PRISTÁTIE NA KRÁTKEJ DRÁHE**

1. rýchlosť – 60 až 70 KIAS (klapky zasunuté)
2. klapky – 30° (pri rýchlostiach pod 85 KIAS)  
(Pokračovanie)

## **NORMÁLNE POSTUPY**

### **PRISTÁTIE NA KRÁTKEJ DRÁHE (Pokračovanie)**

3. rýchlosť – udržiavať 54 KIAS (klapky vysunuté)
4. pripust – minimum ( po minuti prekážok )
5. dotyk – HLAVNÝ PODVOZOK PRVÝ
6. brzdy – SILNE ZATLAČIŤ
7. klapky – ZASUNUŤ

### **PRERUŠENÉ PRISTÁTIE**

1. ovládač plynu – PLNÝ PLYN
- 2, predhrev karburátora - COLD
3. klapky – 20°
4. rýchlosť – 55 KIAS
5. klapky – pomaly vysunúť

### **PO PRISTÁTÍ**

1. klapky – zasunúť
- 2, predhrev karburátora – COLD

### **ZABESPEČENIE LIETADLA**

1. ručná brzda – AKTIVOVAŤ
2. vysielacky a elektrické zariadenia – OFF
3. regulátor zmesi – celkom povytiahnuť (rýchly stop)
4. zapalovanie – VYPNUTÉ
5. hlavný vypínač – VYPNUTÝ
6. zámok riadenia – NASADIŤ



**PORUCHA POHONNEJ JEDNOTKY**  
**PORUCHA MOTORA POČAS ŠTARTU (ROZBEHU)**

1. prípusť – voľnobeh
2. brzdy – ZABRZDENÉ
3. klapky – zasunúť (pokiaľ vysunuté), aby sa dosiahol väčší brzdiaci účinok pri rolovaní
4. regulátor zmesi paliva celkom vytiahnuť (rýchly stop)
5. vypínač zapalovania – OFF
6. hlavný vypínač – OFF

**PORUCHA MOTORA HNEĎ PO ODPÚTANÍ**

1. rýchlosť – 60 KIAS
2. regulátor zmesi - úplne vytiahnuť (rýchle zastavenie)
3. požiarny palivový kohút – uzavrieť
4. zapalovanie – vypnúť
5. klapky – podľa potreby (30° sa odporúča)
6. hlavný vypínač - vypnúť

**PORUCHA MOTORA POČAS LETU**

1. rýchlosť – 60 KIAS
2. predhrev karburátora – zapnúť
3. nástrek – zasunutý a zaistený
4. požiarny palivový kohút – otvorený
5. zmes – bohatá
6. zapalovanie – OBE (alebo štart, pokiaľ sa netočí ofukovaná vrtuľa samostatne)

**NÚDZOVÉ PRISTÁTIE**

**NÚDZOVÉ PRISTÁTIE S NEPRACUJÚCIM MOTOROM**

1. rýchlosť – 65 KIAS (klapky zasunuté), 60 KIAS (klapky vysunuté)
2. regulátor zmesi celkom povytiahnuť (rýchly stop)
3. požiarny palivový kohút – OFF
4. zapalovanie – vypnuté  
(Pokračovanie)

Cessna

model 152

## NÚDZOVÉ POSTUPY

5. klapky – podľa potreby (odporúča sa 30°) (Pokračovanie)
6. hlavný vypínač - OFF
7. dvere pred dosadnutím ODISTIŤ
8. dosadnúť – LAHKO NATIAHNUTÁ POLOHA
9. brzdy – BRZDIŤ SILNE

### PREVENTÍVNE PRISTÁTIE S PRACUJÚCIM MOTOROM

1. rýchlosť – 60 KIAS
2. klapky – 20°
3. zvolenú plochu PRELETIEŤ , ak žiadna prekážka , tak stiahnuť klapky na dosiahnutie bezpečnej výšky a rýchlosti.
4. vysielачky a elektrické vypínače – OFF
5. klapky – 30°
6. rýchlosť – 55 KIAS
7. hlavný vypínač – OFF
8. dvere pred dosadnutím ODISTIŤ
9. dosadnúť – LAHKO NATIAHNUTÁ POLOHA
10. zapalovanie – vypnúť
11. brzdy – BRZDIŤ SILNE

### NÚDZOVÉ PRISTÁTIE NA VODU

Počas prípravy na núdzové pristátie na vode, ťažké predmety v batožinovom priestore zaistiť proti samovoľnému pohybu alebo hodiť cez palubu. Pre ochranu tváří posádky použiť poskladané kabáty atď. Na frekvencii 121,5Mhz vysielat' núdzové volanie „mayday“ s udaním polohy a zamýšľanej činnosti.

1. Pri silnom vetre a silnom vlnobití plánovať nálet proti vetru. Pri silnom vlnobití a slabom vetre dosadať paralelne s vlnami.
2. Nálet vykonať s 30° klapkami a dostatočným výkonom motora pri opadaní 300ft/min pri 55 KIAS.
3. dvere odistiť
4. Udržať rovnomerné klesanie v horizontálnej polohe až do dosadnutia. Nepokúšať sa podrovnať, pretože sa ťažko odhaduje výška .
5. V čase dosadnutia držať pred tvárou zložené kabáty
6. Letún opustiť dverami. Podľa potreby otvoriť okná, aby sa do kabíny dostala voda a tým vyrovnal tlak, nutný pre otvorenie dverí.
7. Plávacie vesty a čln po opustení letúna nafúkať Treba očakávať že lietadlo sa nad hladinou neudrží dlhšie ako pár minút.

## NÚDZOVÉ POSTUPY

### POŽIAR

#### POŽIAR MOTORA PRI ŠTARTOVANÍ NA ZEMI

Nesprávne postupy pri štartovaní motora pri ťažkom naskočení v studenom počasi môže viesť ku spätnému zápalu a k zápalu nasávacieho vedenia v ktorom sa nazbieralo palivo. V takomto prípade postupovať nasledovne:

1. pohonnú jednotku naďalej pretáčať štartérom a pokúsiť sa dosiahnúť naskočenie motora, čím sa plamene a palivo nasajú späť cez karburátor do motora
2. keď sa podarí naštartovať motor, pár minút nechať pracovať na 1700 o/min, potom odstaviť a skontrolovať na prípadné poškodenia
3. pokiaľ sa to nepodarí, tak naďalej pretáčať motor 2 až 3 minúty pri otvorenej škrtiacej klapke, kým pomocníci pripravujú hasiace zariadenia
4. keď je všetko pripravené na hasenie, motor ďalej nepretáčať, hlavný vypínač a zapalovanie vypnúť, požiarny palivový kohút uzavrieť
5. plamene zmierniť pomocou hasiaceho zariadenia, sedačky, vlnenej deky alebo piesku. Podľa možnosti pokúsiť sa o odstránenie vzduchového filtra od karburátora, pokiaľ je tento v plameňoch.
6. dôkladne skontrolovať požiarom vzniknuté škody a poškodené časti pred ďalším letom opraviť alebo vymeniť

#### POŽIAR MOTORA POČAS LETU

1. regulátor zmesi – celkom vytiahnúť
2. požiarny palivový kohút – OFF
3. hlavný vypínač – OFF
4. kúrenie kabíny a vetranie uzavrieť (okrem separátnych dýz na strope kabíny)
5. rýchlosť 85 KIAS. Pokiaľ sa požiar neuhasí, rýchlosť kĺzania zvýšiť, aby došlo k rýchlosti pri ktorej nevzniká zápalná zmes

#### POŽIAR ELEKTRICKÉHO VEDENIA (KÁBLOV) POČAS LETU

1. hlavný vypínač – OFF
2. všetky vysielačky a elektrické vypínače – OFF
3. vetracie dýzy, vetranie kabíny a kúrenie - uzavrieť
4. hasiaci prístroj – použiť (pokiaľ je k dispozícii)  
(Pokračovanie)

## NÚDZOVÉ POSTUPY

### **POŽIAR ELEKTRICKÉHO VEDENIA (KÁBLOV) POČAS LETU** (Pokračovanie)

Pokiaľ sa javý požiar ako uhasený a pre pokračovanie v lete je nutný elektrický prúd, postupovať následovne:

5. hlavný vypínač – zapnutý
6. ističe – skontrolovať na vadný okruh, ale okruh znovu nezapínať
7. vysielачky a elektrické vypínače jednotlivito zapínať s určitými pauzami, až kým sa nenájde skrat
8. vetracie dýzi, kúrenie a vetranie kabíny – otvoriť po uistení, že sa požiar úplne uhasil.

### **POŽIAR V KABÍNE**

1. hlavný vypínač – OFF
2. vetranie a vykurovanie kabíny - uzavrieť ( aby nedošlo k prievanu).

#### POZNÁMKA

Pokiaľ je hasiaci prístroj k dispozícii – použiť. Pokiaľ sa požiar nedá uhasiť treba čím skôr pristáť.

### **DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE**

Po použití hasiaceho prístroja v kabíne sa odporúča vyvetrať kabínu.

### **POŽIAR NA KRÍDLACH**

1. hlavný vypínač – OFF
2. vetráky – uzavrieť

#### POZNÁMKA

Vykonať sklz a takto držať požiar vo vzdialenosti od kabíny a palivových nádrží. Čím skôr pristáť so zasunutými klapkami.

## **MRÁZ LET V PODMIENKACH NÁMRAZY**

Vedomý let v podmienkach tvorenia námrazy je zakázaný, ale pri nečakanom vlietnutí do takýchto podmienok sa treba správať nasledovne:

1. Vyhrievanie pitotovej trubice – zapnúť (pokiaľ je zabudované)
2. Otočiť sa alebo zmeniť letovú hladinu, aby sme sa dostali von z podmienok námrazy
3. Vykurovanie kabíny úplne otvoriť, aby sa dostal teplý vzduch k prednému sklu za účelom odmrázovania. Vetranie nastaviť tak aby boli docielené čo najväčšie odmrázovacie schopnosti.
4. Zvýšiť otáčky aby sa čo najmenej usadzoval ľad na vrtuli  
Dbať na príznaky zamrznutia vzduchového filtra a podľa potreby použiť odmrázovanie karburátora
5. Nevysvetliteľný pokles otáčok môže byť zapríčinený zamrznutím karburátora alebo vzduchového filtra. Pokiaľ je neustále aktivovaný predhrev karburátora, pre maximálne otáčky použiť chudobnú zmes.
6. Plánovať pristátie na prvom možnom letisku. Pri príliš silných podmienkach námrazy vyhľadať plochu pre bezpečnostné pristátie.
7. Pri ľade na nábežných hranách krídel hrubšom ako 0,5cm alebo viac treba rátať s podstatne zvýšenou pádovou rýchlosťou.
8. Klapky ponechať zasunuté. Pri hrubom ľade na výškovke by použitie klapiek mohlo spôsobiť iné obtekanie týchto plôch vzduchom, čo by mohlo mať za príčinu stratu ovládateľnosti výškovky.
9. Ľavé okno otvoriť a podľa možnosti zoškrabať ľad na prednom okne, pre umožnenie vizualneho kontaktu pred pristátím.
10. Poprípade nalietať v sklze a tým zabezpečiť lepší rozhľad vpred
11. Nálet podľa sily tvorenia námrazy vykonávať pri 65 až 75 KIAS
12. Pristátie vykonať v horizontálnej polohe

## **PRÍSTÁTIE S JEDNÝM DEFEKTOM PNEUMATIK**

1. treba byť pripravený na to, že lietadlo bude ťahať do strany na ktorej je defekt
2. klapky normálne vysunúť a lietadlo položiť v natiahnutej polohe a s vysiacim krídlom aby sa zamedzilo skorému kontaktu defektného kolesa so zemou. Po dosadnutí sa dá smer udržiavať smerovým kormidlom a dobrzdovaním funkčného kolesa.

## **PORUCHY V DODÁVKE ELEKTRICKEJ ENERGIE**

Poruchy v dodávke elektrickej energie sa dajú zistiť periodickým sledovaním ampérmetra a kontrolky prepätia. Pôvod takýchto porúch sa dá len ťažko zistiť. Najčastejším dôvodom porúch alternátora sú zlomené alebo voľné vedenia, ale môžu to zapríčiniť aj iné faktory. Napríklad aj poškodený alebo zle nastavený regulátor napätia môže spôsobovať poruchy. Všetky poruchy tohoto druhu vytvárajú „elektrický„ stav núdze, pri ktorom treba ihneď konať. Zvyčajne rozlišujeme dva druhy el. porúch: príliš vysoký nabíjací prúd alebo príliš nízky nabíjací prúd. Následovné kapitoly opisujú úkony pre oba druhy porúch.

## **PRÍLIŠ VYSOKÝ NABÍJACÍ PRÚD**

Po viacnásobnom naštartovaní pohonnej jednotky a následovnom vysokom odbere el. prúdu pri nízkych otáčkach (napríklad pri dlhšom rolovaní), bude akumulátor natoľko vyčerpaný že po vzlete dôjde k vyššiemu nabíjaciemu prúdu, ako je zvyčajné. Po 30 minútach letu by ale ampérmeter mal ukazovať menej ako dve šírky ručičky nabíjacieho prúdu. Pokiaľ ukazateľ zostane počas dlhšieho letu v tejto polohe, akumulátor by sa prehrial a začal by sa vyparovať elektrolyt. Okrem toho elektronické zariadenia môžu byť poškodené pri inom napätí siete ako je normálne, pokiaľ je príčinou prebijania zle nastavený regulátor prepätia. Aby sa vylúčila takáto možnosť, ochrana zariadenia odpojí alternátor a rozsvieti sa kontrolka prebijania, keď nabíjací prúd dosiahne ca. 16V. Pri domnienke že porucha je len krátkodobá, treba sa pokúsiť uviesť generátor znovu do prevádzky. Pri tomto procese najskôr vypnúť obe polovice hlavného vypínača a potom znovu zapnúť.