



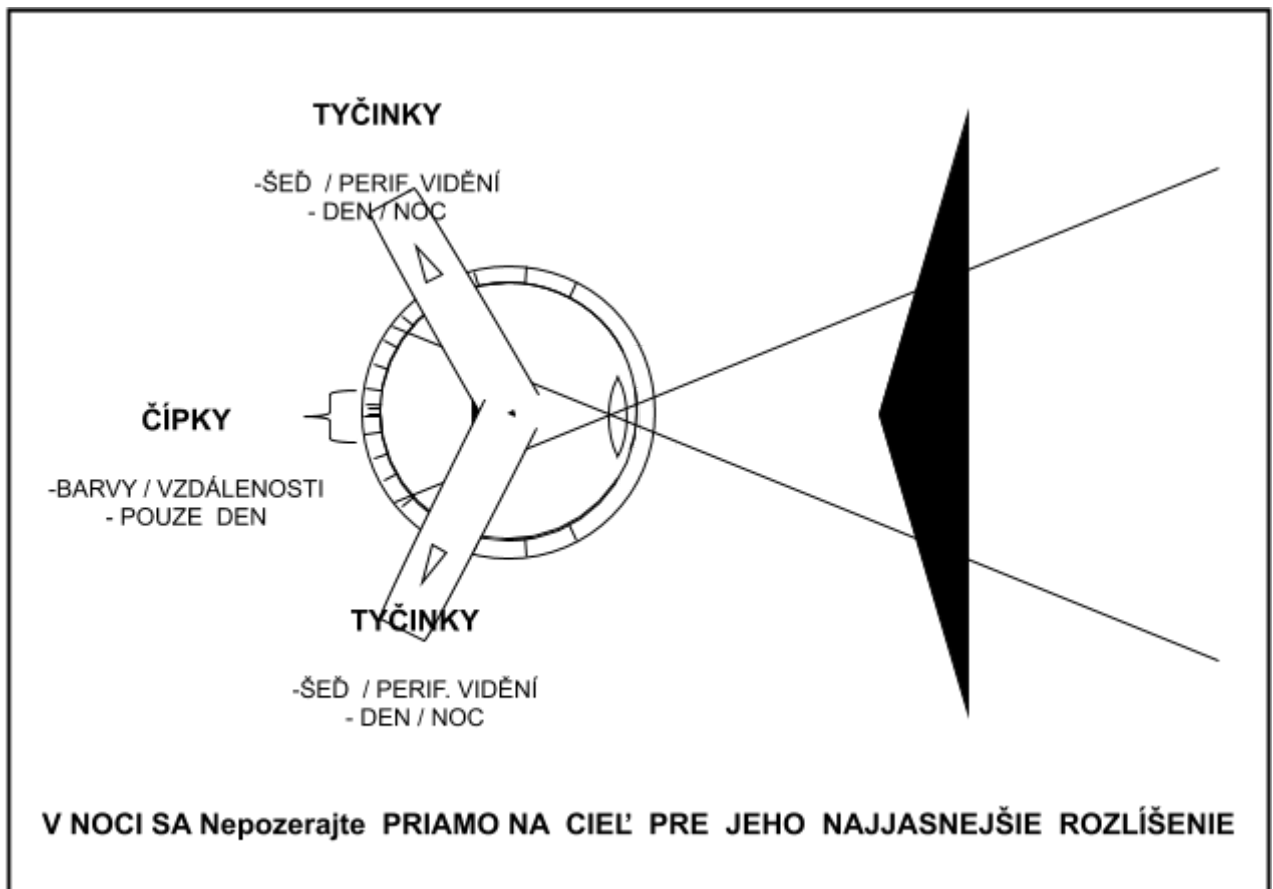
## TEORETICKÁ VÝUČBA LETY V NOCI

---

### 1. FYZIOLOGICKÉ ASPEKTY NOČNÝCH LETOV

#### 1.1 FUNKCIE RÔZNYCH ČASTÍ OKA VÝZNAMNÝCH NA NOČNÉ VIDENIE

- a. Porozumenie spôsobu činnosti očí v noci je dôležitým faktorom nočného lietania. Je dôležité rozumieť zloženiu vašich očí a spôsobu ich ovplyvnenia šerom a tmou.
- b. Na zadnej stene oka (sietnici) sú umiestnené dva druhy nervových zakončení nazývané "čapíky" a "tyčinky", ktoré vysielajú informácie do mozgu pomocou optických nervov.
  - 1) Čapíky sú umiestnené v strede sietnice priamo za rohovkou
    - a) ich funkciou je detekovať farby, detaily a vzdialenosti objektov
    - b) pracujú za denného svetla
  - 2) Tyčinky sú sústredené v kruhu okolo čapíkov
    - a) ich funkciou za denného svetla je detekcia objektov, čiastočne ich pohybu, mimo priameho smeru pohľadu (tzv. periférne videnie), avšak nerozoznávajú detaily a farby, ale iba tiene šedi
    - b) pracujú za denného ako aj za nočného svetla a v šere

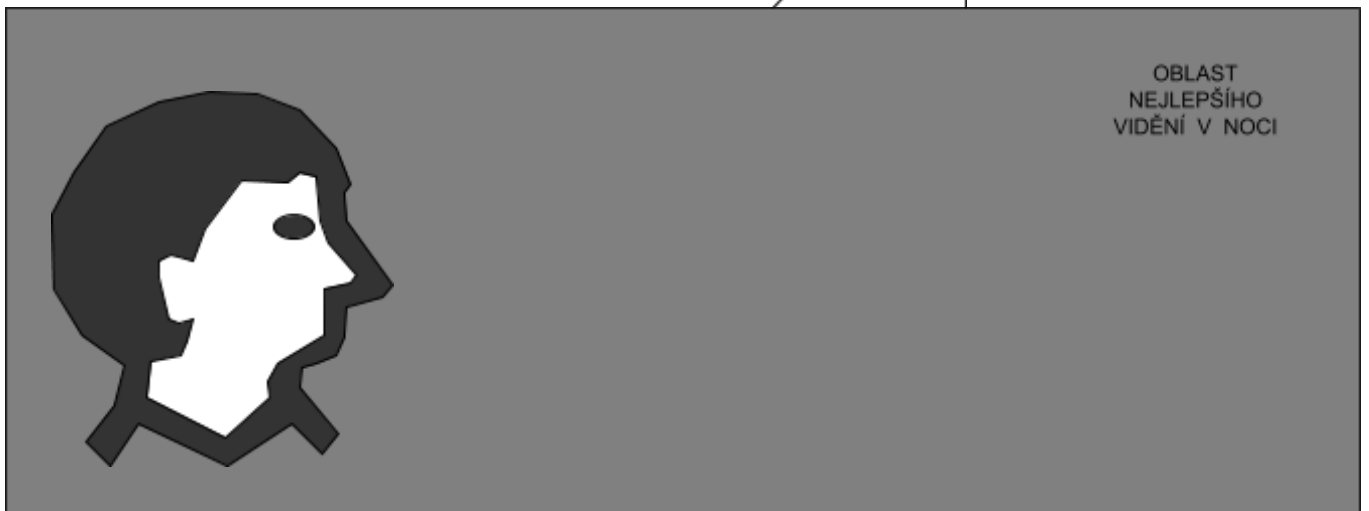


c. skutočnosť, že sú tyčinky rozložené okolo čapíkov a nie sú umiestnené priamo za rohovkou spôsobuje videnie mimo stred objektu (tzv. **postranné videnie**), ktoré je **veľmi dôležitá pre nočné lety**

- 1) počas letu vo dne môžu byť objekty najlepšie sledované pohľadom priamo na ne
- 2) v noci po určitej dobe objavíte, že objekty lepšie rozpoznáte pohľadom na ich okraj a nie priamo na ne
  - a) majte na pamäti, že tyčinky nerozlišujú objekty počas pohybu vašich očí , ale iba počas ich zastavenia



OBLAST NEJLEPŠÍHO  
VIDĚNÍ VE DNE



OBLAST  
NEJLEPŠÍHO  
VIDĚNÍ V NOCI

a. Adaptácia vašich očí na tmú je veľmi dôležitým aspektom nočného videnia

- 1) Pri vstupe do tmavého priestoru sa očné rohovky zväčšia na získanie najväčšieho možného množstva svetla.
- 2) Adaptácia čapíkov zaberie približne 5 - 10 minút (pri dostatočnom množstve svetla). Po adaptácii sa stanú vaše oči 100 krát citlivejšie ako pred vstupom do tmavého priestoru.
  - a) je faktom, že čapíky prestanú úplne pracovať v polotme (v šere)
  - b) tyčinky sú využívané pre nočné videnie, pretože pracujú aj pri 1/5000 intenzity svetla, kedy prestávajú fungovať čapíky
- 3) **Po 30 minútach sú tyčinky úplne nastavené do tmy** a začínajú byť až 100.000 krát citlivejšie než boli v osvetlenom priestore.

- b. Tyčinky potrebujú viac času na nastavenie do tmy ako čapíky do jasného svetla. Vaše oči sa adaptujú na slnečné svetlo za 10 sekúnd, avšak pre adaptáciu do tmy potrebujú 30 minút.

### 1.3 SPRÁVNE UŽÍVANIE OČÍ K ADAPTÁCIA NA ZMENU SVETLÁ

- a. Musíte brať do úvahy proces adaptácie pred a počas letu v noci.
- 1) Po prvé musíte umožniť očiam adaptovať sa nízkej úrovni svetla a potom ich adaptované musíte udržať.
  - 2) Ďalej sa musíte vyhnúť vystaveniu vašich očí jasnému bielemu svetlu, ktoré spôsobí dočasnú slepotu a môže spôsobiť vážne trvalé následky  
  
- Toto môže zapríčiniť ilúzie a falošné "poobrazy" počas doby návratu očí do pôvodného stavu.

### 1.4 VNÍMANIE ILÚZII VYTVORENÝCH MENIACIM SA SVETLOM

- a. **Určité vizuálne scény vyskytnuté počas letu môžu vytvoriť ilúzie pohybu a polohy.**
- 1) Priestorovej dezorientácii z týchto ilúzií môžete predchádzať iba referenciám s vašimi letovými prístrojmi.
  - 2) Ilúziám vedúcim k chybám pri pristátí, môžete predchádzať ich predvídaním počas priblíženia, prehliadkou priestoru neznámeho letiska pred pristátím, využitím systému zostupovej svetelnej sústavy (PAPI / VASIS) a udržiavaním zdatnosti v postupoch pre nočné pristátie.
- b. **Ilúzia vedúca k priestorovej dezorientácii**
- 1) Falošný horizont - tmavá scéna prelínajúca sa s pozemnými svetlami, hviezdami a určitými geometrickými tvarmi pozemných svetiel môže vytvoriť ilúziu, ktorá nie je v správnej rovine s aktuálnym horizontom
    - a) dezorientovaný pilot uvedie lietadlo do nebezpečnej polohy.
  - 2) Autokinesis, alebo (vizuálne ilúzie vyskytujúce sa za zhoršených svetelných podmienok, v ktorom stacionárnej svetlý bod sa zdá, že sa pohybuje) znamená že: v tme sa statické svetla javia po niekoľkých sekundách tupého pohľadu ako pohybujúce sa
    - a) dezorientovaný pilot stratí kontrolu nad lietadlom, lebo jeho polohu vyrovnáva vzhľadom k týmto svetlám

#### **Ilúzia vedúca k chybám pri pristátí**

- 1) Svetlá pozdĺž rovných plôch ako napr. ciest a diaľnic, svetla vlakov (idúcich) môžu byť zamenené za svetla RWY alebo približovaciú svetelnú sústavu.
- 2) Silne jasné dráhové svetlá, predovšetkým tam, kde osvetľujú rozprestierajúci sa terén, môžu vytvoriť ilúziu kratšie vzdialenosti od RWY.
  - a) Pilot, ktorý nerozpozna ilúziu, poletí vyššie než je normálne priblíženie.
  - b) Naopak, pilot prelietavajúci terén s málo svetlami pre rozpoznanie výšky vykoná nižšia priblíženie ako normálne.
- 3) Námorné navigačné svetlá frekventovane blikajú. Pri vzlete alebo pristátí cez vodnú hladinu sa tieto blikajúce svetlá môžu javiť ako otáčajúci sa horizont a teda vaša rotácia.

### 1.5 OVPLYVNIENIE VIRTUÁLNYCH SCHOPNOSTÍ FYZICKOU KONDÍCIOU

Oči sú prvou časťou vášho tela, ktorá je ovplyvnená nedostatkom kyslíka vo veľkých výškach, pretože sú kapiláry veľmi zúžené a majú obmedzenú kapacitu prenosu kyslíka.

- 1) Nočné videnie môže byť podstatne ovplyvnené od výšky 5.000 ft MSL.
  - a) V noci leťte v menšej výške alebo použite kyslík.
- 2) Dobré videnie závisí na vašej fyzickej kondícii. Zranenie, choroba, nedostatok vitamínov, alkohol, stimulačné prostriedky, fajčenie alebo lieky môžu vážne zhoršiť vaše videnie.
  - a) PRÍKLAD: Fajčenie znižuje citlivosť očí a redukuje nočné videnie o cca 20%.

### 1.6 METÓDY ZVÝŠENIA EFEKTIVITY VIDENIA

- a. Nasledujúce rady sumarizujú a dopĺňajú vyššie diskutované problémy a pomôžu vám zvýšiť efektivitu nočného videnia.

adaptujte vaše oči na tmu pred letom a udržiavajte ich adaptované  
zatvorte jedno oko pri vystavení jasnému svetlu pre vyhnutie sa efektu oslepenia  
nepoužívajte slnečné okuliare po západe slnka  
zažmurkajte očami v prípade, že vidíte rozmazane  
zameriavajte sa na videné objekty  
snažte sa vnímať objekty mimo okom zameraný stred  
udržiavajte si dobrú fyzickú kondíciu  
vyhnite sa fajčeniu, vplyvu alkoholu a omamných látok

## 2. LIETADLO, LETISKO, METODIKA

## 2.1 POZEMNÉ PRÍPRAVA KABÍNA

Úlohou pozemné prípravy je:

a / Zoznámiť žiakov s nasledujúcimi dokumentmi:

- Letová príručka daného lietadla, zvlášť časti pre nočnú prevádzku,
- Letiskový poriadok letiska, zvlášť časti Svetelné vybavenie letiska,
- Smernice prevádzkovateľa pre nočné lety,

b /

- lietadlo a jeho vybavenie a využívanie vybavenia
- vykonať palubný nácvik, pri ktorom sa musí žiak naučiť naslepo poznať rozmiestnenie prístrojov, ovládačov a spínačov v kabíne,

c / zoznámiť žiakov s praktickým ovládaním vybavenia pre nočnú prevádzku

d / oboznámiť žiakov s nasledujúcou metodikou.

## 2.2 METODICKÉ POKYNY

### 2.2.1 Úvod

Cvičné lety v noci musia byť vykonávané v súlade s povolením vydaným pre tieto lety Úrad pre civilné letectvo. Výcvikové lety v noci vykonávané v rámci tejto úlohy sú považované za lety VFR.

Výcvik lietanie v noci, znamená vyššiu, hlavne psychologickú záťaž pilota. Obmedzenú viditeľnosť krajiny, horizontu popr. iných referenčných bodov, sťažuje priestorovú orientáciu. Je sťažený odhad vzdialenosti, náklonu, výšky, uhlových rýchlostí otáčania a rýchlosti letu. Za letu môžu vznikať ilúzie. Je sťažená obsluha ovládačov a spínačov v kabíne. Pri rolovaní je sťažený odhad rýchlosti rolovania.

S výnimkou rolovania, vzletu a pristátia je technika pilotáže obdobná ako pri lete podľa prístrojov. Pilot je však povinný kontrolovať svoju polohu v priestore a polohu voči ostatným lietadlám tak, aby boli dodržané pravidlá letu VFR.

### 2.2.2 Technika pilotáže

#### TAXOVANIE

Rolovanie sa vykonáva so zapnutým taxovacím svetlometom. Maximálna rýchlosť rolovania na prevádzkovej ploche je 15 km / h, na odbavovacej ploche 5 km / h. Kontrola rýchlosti rolovania sa vykonáva podľa TWY osvetlenej taxovacím svetlometom, v prípade vysadenia taxovacieho svetlometu sa rýchlosť taxovania kontroluje podľa svetelných návěstidiel. Ak si pilot nie je istý voľnosťou priestoru pred sebou, je povolené zapnúť pristávací svetlomet maximálne po dobu 3 sekúnd, za predpokladu, že nedôjde k oslneniu iného lietadla.

Pozn .: niektoré lietadlá ako napr. C-150, 152, PA 28 sú vybavené kombinovaným svetlometom, ktorý je možné použiť ako pre taxovanie, tak aj pre pristátie.

Počas taxovania je možné skontrolovať správnu činnosť Umelého horizontu a Smerového Zotrvačníka a zatáčkomera, pričom postupuje pilot nasledovne:

- a / indikácia UH musí byť zhodná s indikáciou pri vodorovnom lete bez náklonu. Iba pri naklonení lietadla počas rolovania musí UH indikovať príslušnú zmenu.
- b / behom zákruty musí SZ indikovať príslušnú zmenu kurzu a zatáčkomer zatáčanie. Táto kontrola nesmie byť vykonávaná na úkor bezpečnosti pri taxovaní

## VZLET

Technika prevedenia vzletu v noci je obdobná ako vo dne. Pre vzlet sa používa celá dĺžka VPD. Smer pri rozjazde a rozlete sa udržiava pomocou dráhových návestidiel, poprípade pomocou zvoleného svetelného bodu v smere VPD. Odpútanie musí byť vykonané pri stanovenej rýchlosti, v žiadnom prípade nesmie byť rýchlosť nižšia.

Po odpútaní sa vykonáva mierne stúpavý rozlet, pričom treba dbať na to, aby nedošlo k strate rýchlosti. Vzďaľovanie lietadla sa od zeme sa sleduje krátkodobým prenášaním pohľadu na stranu pilota / v našom prípade na ľavú stranu /.

Po vykonaní prechodového oblúka sa vypne pristávacej svetlomet a vykonáva sa pilotáž podľa prístrojov, pričom je potrebné kontrolovať polohu letúna v priestore a polohu voči ostatným lietadlám.

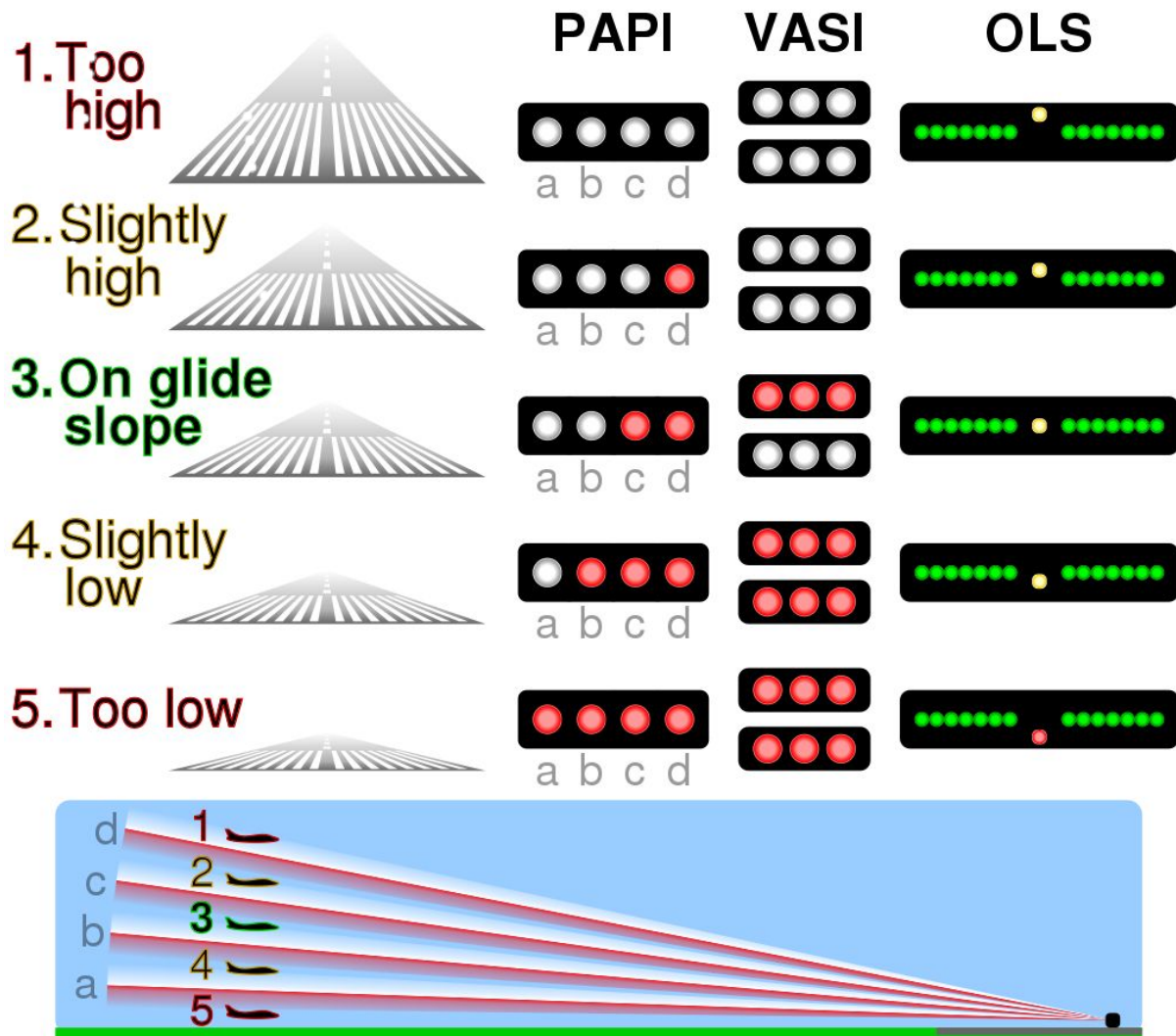
## LET PO OKRUHU

Prvá zákruta sa vykonáva vo výške 500 stôp, minimálna výška ukončenia štvrtej okruhovej zákruty je 500 ft. Okruhovú výšku je 1.000 ft. Prvá a posledná zákruta sa vykonáva s náklonom 15 °, všetky ostatné zákruty sa na okruhu vykonávajú s náklonom 30 °.

Let po okruhu sa vykonáva obdobným spôsobom ako vo dne. Je potrebné správne vylučovať znos vetra. Pilot je zodpovedný za dodržanie bezpečných rozstupov od prekážok a ďalších lietadiel.

## PRIBLIŽENIE A PRISTATIE

Technika priblíženie na pristátie je obdobná ako vo dne. Uhol zostupu a smer sa udržiava podľa svetelného radu a približovacie radu (ak je použitá) - nasledujúci obrázok. Uhol zostupu má byť konštantný, pričom je potrebné dbať, aby letúň smeroval do bodu podrovnania.



### Určenie polohy lietadla na zostupe pomocou dráhových návěstidiel

Opravy rozpočtu sa vykonávajú zmenou výkonu motora pri konštantnej rýchlosti letu. Pre opravu rozpočtu je v noci zakázané vykonávať priblíženie na pristátie s motorom pracujúcim na voľnobeh a vykonávať sklz. Výnimku tvoria prípady núdze.

Po vykonaní dôležitých úkonov / DÚ / sa stlmí svetlo na mapu a vo výške približne 300 ft sa zapne pristávacej svetlomet.

### PRISTÁTIE

Technika prevedenia pristátia v noci je obdobná ako vo dne. Pri zapnutom pristávacom svetlomete pilot od výšky asi 150 ft postupne rozoznáva osvetlený priestor krajiny. Pristátie so zapnutým pristávacím svetlometom je zakázané pri zníženej viditeľnosti spôsobenej dažďom, hmlou, snežením alebo dymom.



Pri pristátí bez pristávacieho svetlometu sa výška nad zemou určuje podľa dráhových návestidiel, ktorá sa so znižujúcou sa výškou začne postupne splývať.

**Ak si pilot nie je pri pristátí istý správnu výškou, vykoná:**

a / priblíženie až k zemi s motorom pracujúcim na zvýšený voľnobeh, prí-pust' zatvára až po dosadnutí lietadla.

b / V prípade, že postup a) je neúspešný, opakuje okruh. Je zakázané pozatvoriť prí-pust' pred preletom prahu VPD.

## DOJAZD

Smer pri dojazde sa kontroluje podľa dráhových návestidiel, popr. podľa vhodných svetelných bodov v smere VPD. Počas poslednej fázy dojazdu treba zapnúť taxovací svetlomet a vypnúť pristávací.

## LET V PRIESTORE

Technika pilotáže je obdobná ako pri lete podľa prístrojov. V dostatočne krátkych časových intervaloch však musí pilot kontrolovať svoju polohu v priestore a polohu voči ostatným lietadlám. Pilot je zodpovedný za dodržiavanie pravidiel letu VFR.

Lety v pracovných priestoroch sa vykonávajú pri obojsmernom rádiovom spojení so službou AFIS, ktorá odovzdáva lietadlám informácie o ďalšej prevádzke. Odlet do priestoru sa vykonáva vybočením z okruhu (odporúča sa z 1., 2. alebo 3. zákruty). Prílet z priestoru sa vykonáva zaradením do 1. alebo 2. okruhovej zákruty.

Minimálna výška letu v priestore je 1.000 ft AGL.

Lety v priestore, sa nesmú uskutočniť do vzdialenosti 20 km od letiska vzletu.

## PRERUŠENÉ PRISTÁTIE

Vykonáva sa obdobne ako vo dne. Kužel' svetla pristávacieho svetlometu rozptyľuje pozornosť, preto sa po vykonaní najdôležitejšie činnosti vypína. Poloha lietadla v priestore je kontrolovaná podľa prístrojov i referenčných bodov, najmä podľa dráhových návestidiel.

## 2.3 NORMÁLNE POSTUPY

Pozn. : Účelom tejto časti je poukázať na rozdiely medzi postupmi pri letoch vo dne a pri letoch v noci.

## PRÍPRAVA NA LET

Mimo dôležitých úkonov / ďalej len DÚ / stanovených pre let cez deň je pilot povinný po vstupe do kabíny skontrolovať:

- Funkciu stropného svietidla.
- Funkciu a reguláciu osvetlenia palubnej prístrojovej dosky.
- Funkciu a reguláciu svetla pre osvetlenie mapy, vreckové svietidlo alebo popríp. prisvetľovacieho svietidla.
- Funkciu polohových svietidiel a protizrážkových svetiel.
- Funkciu taxovacieho a pristávacieho svetlometu.
- Funkciu a reguláciu kontroly správnej činnosti generátora.

## TAXOVANIE

Mimo DÚ stanovených pre let vo dne pilot zapne pred taxovaním taxovací svetlomet.

## ČINNOSŤ PRED VZLETOM

DÚ sa vykonávajú s vypnutým taxovacím svetlometom. Po oznámení vzletu službe AFIS zapne pilot pristávací svetlomet a začne vzlet.

Vzhľadom na značný odber elektrickej energie je potrebné, aby mal motor počas vykonávania DÚ a vyčkávania dostatočné otáčky.

## ČINNOSŤ PO VZLETE

Mimo DÚ stanovených pre let vo dne vypne pilot pristávací svetlomet. Pristávací svetlomet sa vypína po ukončení prechodového oblúka, ostatné DÚ sa vykonávajú vo výške 150 ft rovnako ako vo dne.

## ČINNOSŤ NA OKRUHU

DÚ vo fáze po vetre a po 3. zákrute sú zhodné s DÚ stanovenými pre let vo dne.

## PRIBLÍŽENIE NA PRISTÁTIE

Mimo DÚ stanovených pre let vo dne zapne pilot pristávací svetlomet. Pristávací svetlomet sa zapína vo výške asi 300 ft.

## DOJAZD

V poslednej fáze dojazdu pilot vypne pristávacej a zapne taxovací svetlomet.

## OPUSTENIE VPD

Pre lety v noci platí po opustení VPD rovnaké dôležité úkony ako vo dne.

## POUŽÍVANIE SVIETIDIEL V KABÍNE LETÚŇA

- **Stropné svietidlo** sa zapína po vstupe do kabíny. Vypína sa podľa potreby a podľa svetelného vybavenia kabíny lietadla, najneskôr však pred začatím rolovania. Zapína sa znovu po skončení letu pred vypnutím ostatného svetelného vybavenia v kabíne a vypína sa pred opustením lietadla.
- **Svietidlo na mapu** (pokiaľ je touto letún vybavený) sa zapína pred vypnutím stropné svietidlá a slúžia na osvetlenie kabíny za letu. Pred vzletom a pristátím sa stími, za letu sa intenzita osvetlenia reguluje podľa potreby.
- **Prisvetľovacie svietidlo (flood light)** slúži ako pomocný zdroj osvetlenia kabíny a prístrojov (aktivuje príp. Fluorescenčné značenie prístrojov).
- **Ručné svietidlo** slúži ako záloha osvetlenie kabíny a prístrojov.

Pozn .: niektoré lietadlá majú združené svietidlo na mapu a prisvetľovacia svietidlo vychádzajúce z jedného zdroja svetla

## 2.4 NÚDZOVÉ POSTUPY

Núdzové postupy v noci sú v podstate zhodné s núdzovými postupmi vo dne. Zvláštnosti sa prejavujú iba v zapínaní pristávacieho svetlometu a vo vypínaní hlavného vypínača. Núdzové pristátie v noci sa vykonáva so zapnutým pristávacom svetlometom a preto nie je možné vypnúť hlavný vypínač. Pilot je povinný, ak je to možné, v prípade núdzovej situácie čo najskôr informovať službu AFIS alebo službu riadenia letovej prevádzky.

## VYSADENIE MOTORA PRI ROZJAZDE

- |                  |                     |
|------------------|---------------------|
| • Brzdiť         | - AKTÍVNE BRZDIŤ    |
| • Prípust'       | - ZATVORIŤ          |
| • Ovl. zmesi     | - CHUDOBNÁ          |
| • Magneta        | - VYPNÚŤ            |
| • Palivový kohút | - ZAVRIEŤ           |
| • Klapky         | - ZASUNÚŤ           |
| • Po zastavení   | - ZHASNÚŤ SVETLOMET |
| • Hlavný vypínač | - VYPNÚ             |

## VYSADENIE MOTORA PO ODPUĽTANÍ

- Rýchlosť - podľa letovej príručky pre núdzové pristátie
- Palivový kohút - kontrola ON, pred pristátím OFF
- Magneta - kontrola ON, pred pristátím OFF
- Ovl. zmesi - BOHATÁ, pred pristátím CHUDOBNÁ
- Klapky - PODĽA POTREBY
- Núdzové pristátie - VYKONAŤ
- Hlavný vypínač - pred prípadným nárazom OFF

Pozn. : DÚ sa redukujú na také, ktoré umožnia časová záloha pre uskutočnenie núdzového pristátia

## VYSADENIE MOTORA ZA LETU (NÚDZOVÉ PRISTÁTIE)

- Rýchlosť - podľa letovej príručky pre núdzové pristátie
- Výber plochy - LETISKO, alebo známa PLOCHA
- Palivový kohút - kontrola ON
- Magneta - kontrola ON
- Ovl. zmesi - kontrola BOHATÁ
- Ohrev karburátora - ON (ak letúň vybavený)
- Štartér - ON / v prípade zastavenia vrtule /
- Klapky - PODĽA POTREBY
- Pristávací svetlomet - ON
- Pred pristátím - palivo OFF, magnetá OFF, zmes OFF, utiahnuť pásy
- Hlavný vypínač - pred nárazom OFF

## POŽIAR MOTORA

- Palivo - OFF
- príпуст - plná
- Ovl. Zmesi - CHUDOBNÁ
- Magneta - OFF
- Rýchlosť - podľa letovej príručky pre núdzové pristátie
- Výber plochy - LETISKO, alebo známa PLOCHA
- Klapky - PODĽA POTREBY
- Pristávacia svetlomet - ON
- Pred pristátím - utiahnuť pásy
- Hlavný vypínač - pred nárazom OFF

## PRERUŠENIE PRISTÁTIE

- príпуст - PLNÁ
- Rýchlosť - podľa letovej príručky
- Klapky - 10 °
- Stúpanie - ZAHÁJIŤ
- Pristávací svetlomet - OFF
- Úkony po vzlete

## VLIETNUTIE DO OBLAČNOSTI

Vlietnutie do oblačnosti sa prejavuje svetelným zažiarom, ktoré sa vytvorí okolo polohových svetiel, a čiastočnou alebo úplnou stratou vizuálneho kontaktu s pozemnými orientačnými bodmi. Ak si nie je pilot istý, že vletel do oblačnosti, môže sa presvedčiť zapnutím pristávacieho svetlometu. Pri zapnutí pristávacieho svetlometu je možné pozorovať podobné javy ako pri jazde automobilom v hmle.

Pri vlietnutí do oblačnosti je nutné okamžite daný priestor opustiť a vykonať takúto činnosť, aby bolo zabránené ďalšiemu vlietnutiu do oblačnosti, a aby boli dodržané vzdialenosti od oblačnosti stanovenej pre lety VFR.

## STRATA SPOJENIA

Vzlet bez obojsmerného rádiového spojenia so službou AFIS alebo služba riadenia letovej prevádzky je zakázaný. Pri strate spojenia za letu na okruhu pilot pokračuje v lete a riadia sa svetelnými a pyrotechnickými návestami podľa L-2.

Pri strate spojenia pri lete v priestore pilot okamžite preruší úlohu a letí nad letiskovú vežu vo výške 1.000 ft a ďalej sa riadi svetelnými a pyrotechnickými návestami podľa L-2.

## VÝPADOK OSVETLENIA V KABÍNE

- Přisvetľovať si ručné svetidlom
- Čo možno najskôr pristáť na letisku

## VÝPADOK DRÁHOVEJ A PRIBLIŽOVACEJ RADY

Pilot oznámi túto skutočnosť službe AFIS (RLP) a vyčká na zapnutie náhradného zdroja. V prípade, že aj tento je mimo prevádzky nadviaže spojenie s Bratislava Info, ktoremu oznámi vzniknutý stav a riadi sa pokynmi.

## POŽIAR ELEKTROINŠTALÁCII A OSTATNÉ NÚDZOVÉ POSTUPY

V prípade požiaru elektroinštalácie, pilot ponechá zapnuté iba najnutnejšie elektrické spotrebiče, ostatné vypne a okamžite pristane na letisku.

Ostatné núdzové postupy sú zhodné s núdzovými postupmi pre let vo dne. Po vykonaní činnosti zodpovedajúcej danej núdzovej situácii je pilot povinný čo možno najskôr pristáť na letisku.

