

PARAMETRY LOTU DLA SAMOLOTU STING CARBON 2000 RG

	Km/h	Węzły
Prędkość startu	75	40
Prędkość wznoszenia się	120	65
Prędkość podróży/lotu	120-260	65-140
Prędkość opadania	120	65
Prędkość lądowania/przy zetknięciu z ziemią	62	34
Max.prędkość lotu w poziomie	270 (Cz. 260)	145
Max.prędkość, której przekroczenia zabrania się Vne	305 (Cz. 290)	165
Max.prędkość podczas turbulencji	220 (Cz. 200)	119
Prędkość przeciągnięcia bez użycia klap	85 (Cz. 80)	45
Prędkość przeciągnięcia z klapami 35° (Cz. 60°) - drugi poziom klap	70 (Cz. 62)	38
Max.prędkość przy wysunięciu klap I poziomu Vfe 140		76
Max.prędkość przy wysunięciu klap II poziomu Vfe	120	65

Vne to prędkość, której samolot nie może nigdy przekroczyć.

Vfe to maksymalna prędkość przy wysuwaniu klap; prędkość lotu z wysuniętymi klapami jest taka sama jak prędkość ich wysunięcia.

(W czeskiej wersji jest dodatkowo podana prędkość V_A wynosząca 160 km/h, powyżej której nie można stosować pełnego wychylenia steru kierunku ani wykonywać gwałtownych skrętów)

2.1.1. Dane prędkości lotu a błąd pozycji rurki (spiętrzającej) Pitota

Odczyt wskaźnika prędkości w powietrzu nie odpowiada dokładnym rzeczywistym zakresom prędkości.

Dlatego przedstawiamy tabelę korygującą te wartości dla wielu zakresów prędkości. Rzeczywista prędkość jest o 6,3%-8,2% niższa niż prędkość podana przez spidograf na pokładzie. Przy niskiej prędkości, granica błędu jest względnie niska i wzrasta wraz z prędkością.

Ze względów bezpieczeństwa, aby nie przekraczać maksymalnych dozwolonych prędkości, wybieramy typ poprawionej prędkości, która jest niższa od wskazanej przez urządzenia. Wszystkie granice prędkości wprowadzone w niniejszej instrukcji to prędkości podane przez spidograf. Nie ma potrzeby obliczać je ponownie.

2.1.2. Tabela korygująca rzeczywistych a odczytanych prędkości w km/h

Odczytana	Rzeczywista	Odczytana	Rzeczywista	Odczytana	Rzeczywista
60	58	150	139	230	214
70	63	160	148	240	224
80	72	170	157	250	234
90	85	180	167	260	244
100	94	190	176	275	255