

Selvutsjekk på fly – modell - type

Skjema og prosedyre

A1. Data fra flygehåndboken føres inn på skjemaet

Skjemaet fylles ut av kandidaten før praktisk selvutsjekk på typen. Skjema med tabeller arkiveres i klubbens arkiv i minimum fem år, instruktøren beholder en kopi, gjerne elektronisk.

Gjelder alle typer, modeller og varianter av alle sportsflykategorier

Aktuelle vektdata	Flyets data	Sjekket
Maks tillatt avgangsvekt		
Maks tillatt nyttelast		
Minimum vekt i hvert sete		
Maksimum vekt i hvert sete		
Spesielle forhold som gjelder lastning		
Beregning av CG		
Aktuelle hastigheter	Flyets data	Sjekket
Angi om dette er km/t, mph eller kts		
Maks tillatt hastighet (Vne)		
Maks manøvreringshastighet (Va)		
Maks hastighet med utfelt flaps (Vfe)		
Hastighet for beste stigevinkel (Vx)		
Hastighet for beste stigerate (Vy)		
Anbefalt utklatringshastighet til 500 fot AGL (for sikker håndtering av motorbortfall)		
Steilehastighet uten flaps (Vs)		
Steilehastighet med flaps (Vso)		
Anbefalt innflyging finale hastighet		
Anbefalt hastighet over terskel (Vref)		

A2. Generelt Kontroll og minimumskrav

Det kreves type-/modellutsjekk for en instruktør når det ønskes kompetanse på andre typer-/modeller innenfor samme kategori av sportsfly enn det han/hun har kompetanse på fra før. En instruktør kan ikke fly med elev uten utsjekk eller selvutsjekk på noen type eller modell.

Instruktøren kan foreta selvutsjekk på ny type sportsfly innenfor den kategori som flygerettigheten gjelder for, Kravet for selvutsjekk er at instruktøren innehar IK2, IK1, eller IK1e og er current på flyetid siste 90 dager og setter seg godt inn i flyets karakteristika og flygehåndboken (POH).

På fly med halehjul skal kandidaten ha godkjent halehjulutsjekk før selvutsjekken. Det samme gjelder fly med nesehjul dersom instruktøren bare har utsjekk på fly med halehjul.

Med halehjul er det viktig å trene mye på taxing for å balansere flyet på hovedhjulene på bakken, og etter hvert trene på to-punkt og tre-punkt landinger.

Før flyet tas i luften skal det foretas daglig inspeksjon (DI) etter henvisninger fra fabrikanten, og flygehåndboken skal gjennomgås for normal drift og nød håndtering.

Det skal settes ekstra fokus på prosedyrer for steileegenskaper, og hastigheter ved nødsituasjoner. Det skal også tas hensyn til spesielle karakteristika for flytypen ved de hastigheter som det er normalt å benytte.

Vs og Vso skal sjekkes for buffeting, risting før steiling skjer og hastigheter opp mot VNE for antydning til flutter/unormale vibrasjoner.

Om selvutsjekk

For selvutsjekk på ulike typer luftfartøy, skal følgende generelle hensyn tas i betraktning når man bestemmer omfanget av den treningen som kreves.

Selvutsjekken gjelder fly der instruktøren ikke har utsjekk på angjeldende type. Derfor må det legges vekt på annen type instrumentering, annen type motor/propeller, trimsystemer og familiarisering av flyet. Noe av treningen bør foretas på bakken før flyet tas i luften.

Den primære referansen for enhver selvutsjekk skal være produsentens og/eller fra luftfartøyets flygehåndbok. Når instruktører vurderer hva som skal inkluderes i selvutsjekken, må instruktører vurdere flyets egenskaper.

Oppstart

Det skal startes med å gjøre seg kjent med instrumentenes plassering og motorstart etter anvisninger fra POH. Flyet skal alltid sikres med klosser hvis det er usikkerhet om bremselåsning fungerer som det skal.

Når motoren har oppnådd riktige temperaturer skal det begynnes med taxing for å gjøre seg kjent med svingegenskaper og bremsefunksjon. Det skal taxes meget forsiktig i begynnelsen frem til instruktøren er familier med slik taxing.

Etter dette skal flyet taxes opp imot avgangshastighet og styring og bremses testes i denne hastigheten. Sjekk ut trim funksjon og stikkeposisjon under rask taxing slik at det ikke risikeres at flyet blir airborne.

Avgang

Når instruktøren er familiær med rask taxing kan flyet tas i luften. Pass stikkeposisjon slik at flyet ikke blir airborne for tidlig og kommer på baksiden av motstandskurven.

Før flyet har oppnådd avgangshastighet legg forsiktig press på stikka bakover slik at nesehjulet løftes og flyet blir airborne når riktig hastighet er oppnådd. Det skal benyttes utklatringshastighet som er oppgitt i POH. Hvis denne ikke er oppgitt skal minimum 1,5 av stallhastighet benyttes. Det skal stiges rett frem til minimum 500 fot AGL er oppnådd.

Utprøving av egenskaper

Når vanlig cruise høyde er oppnådd skal flyet testes ut i forskjellig hastigheter fra hastighet før steiling inntreffer og opp mot VNE. Hastighetsområdet for flaps skal så testes ut inkludert alle stillinger på flapsen.

Når dette er utført etabler hastighet for normal operasjon og sving testes. Det bør startes med sirkler høyre og venstre med 30 graders bank. Når dette sitter kan krengeingen økes til 45 grader og det følges samme prosedyre.

Det fortsettes da med steiling, først med steiling power off rett frem. Hvis ingen unormale dropp tendenser merkes fortsettes det med steiling i sving 15 og 30 grader power off. Steiling i forskjellige motorsettinger utføres med opptil 100% motoruttak med stor forsiktighet så ikke nesen heves mere en 30 grader.

Flyet settes i utklatrings konfigurasjon og det reduseres gasspådrag raskt og det sjekkes om flyet utvikler steiling. Det sjekkes også høydetap ved sving 180 grader fra motoren settes på tomgang, hastighet bygges opp til beste glidehastighet og det foretas sving til høyre eller venstre side til ferdig utflating er utført etter denne svingen.

Med denne manøveren ses det hva som er sikker høyde ved eks motorstopp under utklating.

Landinger

Før førstegangs landing bør flyet settes i landingskonfigurasjon på finale og flys langs senterlinjen uten at flyet toucher. Dette bør gjøres inntil instruktøren ser hvilken hastighet som skal til før flyet begynner å løfte nesen for landing.

Utfør manøveren helt til det kan benyttes jevn motorsetting før utklating igjen. Etter dette landes flyet og det sjekkes at utrulling er som forventet og bremsere fungerer som de skal.

Amfibium og flottørfly skal ha fokus på regler til sjøs og landing i dønninger der dette er lovlig og ved sjøflyhavner.

Avslutning

Anbefalt tid før instruktøren kan benytte flyet til skoling er 5 timer egentrening.

Det er videre instruktørens ansvar å lage et treningsprogram som passer for den eventuelle pilotens erfaring, kvalifikasjoner og utstyret som skal brukes i forbindelse med videre utsjekker.

A3. Egenerklæring på selvutsjekk

Instruktøren skal signere for selvutsjekk i egen loggbok. Skjemaet nedenfor er flyskolens kvittering.

Instruktørens navn /PersonID	
Kjennetegn, flytype og modell	
Antall timer : minutter varighet	
Antall landinger gjennomført	
Sted/Dato/signatur	

— Slutt —