

Typinflygning: 2 timmar, 6 starter. Normalförfarande enligt checklistor samt nödförfarande. Teoretiskt prov godkänt.

Inflygning för TMG - behörighet enligt utbildningsplan 620 i SHB
Bestämmelser för TMG artikel 440 i SHB

Daglig tillsyn.

Tillsyn enligt lista

Listan är inte särskilt omfattande. Gå igenom listan noggrant och förklara vad som är väsentligt att kontrollera vid varje punkt.

Kontroll av oljenivå.

Viktigt att man drar propellern i rotationsriktningen. Propellern får under inga omständigheter roteras mot rotationsriktningen. Det är så allvarligt att dra propellern åt fel håll att man kan orsaka så svåra skador i motorn att det krävs översyn.

Typ av olja vid påfyllning: Shell advanced MC-olja eller motsvarande. Ej flygmotorolja.

Gör så här!

Skruva bort oljepåfyllningslocket. Dra runt propellern **i rotationsriktningen** tills det hörs ett tydligt gurglande ljud och kontrollera därefter oljenivån på stickan.

Ett vanligt handhavandefel hos brukare av Dimona är att man fyllt på för mycket olja.

Driftstörningar kan uppstå om man fyller på för mycket olja i denna motor. Vid frågor eller problem rörande oljan kontaktas i första hand tekniker.

Taxning

Vid uppstart av motor betonas vikten av uppsikt så att ingen person befinner sig i närheten av propellern. Ge även akt på vad som finns bakom flygplanet vid uppstart och motorkontroll.

Lagom anpassad hastighet, ej för sakta eller för fort underlättar taxning. Taxa med höjdroder ansatt, trimma gärna baktungt. Försök att styra med sidroder i första hand och använd bromsarna som assistens om det inte räcker. Det krävs lite tillvänjning då det är lätt att komma åt bromsarna när man ger sidroderutslag. Även under start bör man vara observant på om föraren råkar komma åt tåspetsbromsarna.

Följ de rutiner för taxning och uppträdande på flygplatsen som publiceras av Borås Flygplatsförening.

Tankning

Gå igenom procedurerna vid tankning. Visa och förklara dränering av tankanläggningen. Visa och förklara jordning av tankanläggningen och flygplanet samt brandrisken vid tankning.

Start/Stigning

Använd hela startbanans längd vid start genom att ställa upp vid banändan. Bestäm avdragspunkt. Etablera rätt stighastighet efter lättning. Vid etablerad stigning minskas ingastrycket 1-2 tum - det är nästan halva vägen tillbaka med gasreglaget, och varvtalet justeras lite så att man får grönt värde. Observera flygfart, blå markering för bästa stigning, samt att flygplanet ligger i stigning med hjälp av variometern.

Vid lägst 150m (500 ft) höjd över marken kan den elektriska bränslepumpen stängas av. Indikatorn för lågt bränsletryck kan då tändas en kort stund tills den mekaniska pumpen ger rätt tryck. När man når marschhöjd, gå i planflykt på följande sätt: sänk nosen tills variometern står på noll och trimma ut flygplanet. Låt farten gå upp till marschfart. Reducera ingastrycket till 22 tum med trottelreglaget samt ställ in varvtalet till 2100 rpm med propellerreglaget. Denna inställning ger en marschfart runt 150 km/h.

Det är viktigt för motorns kylning att man har rätt förfarande vid start och stigning. Flera motorer av denna typ har skurit och tillverkaren anser att felaktigt förfarande kan vara orsaken.

Följ lokala föreskrifter för utflygningsvägar för att minska bullerpåverkan på kringboende.

Planflykt

Gör finjustering av ingastryck, propellervarvtal och höjdrodertrim vid behov. Bibehåll önskad höjd, kurs och fart. Kontrollera då och då motorinstrumenten och varningslampor.

Vid isbildningsrisk eller om motorn går orent eller tappar effekt, använd förgasarfövärmning.

Om motorn återigen går normalt efter användning av förgasarfövärmning kan förgasaris misstänkas. Använd under resten av flygningen förgasarfövärmning då och då för att förhindra isbildning.

Segelflygning

Avstängning av motorn i luften, flöjning av propeller enligt checklista.

Start av motor efter segelflygning enligt checklista.

Motorplané

Börja med att ställa förgasarfövärmningen till "varm" (bakåt med reglaget) Bibehåll marschfarten och dra av trotteln till önskad sjunkhastighet. (Ett bra riktvärde är 400-500 ft/min. (Ingastryck ca 15-17 tum). Då tar det ca 5 minuter att sjunka 2000 ft). Håll koll på temperaturen, eventuellt krävs hantering av kylklaff. Undvik hastig avkylning av motorn.

När man ansluter till landningsvarvet reducera farten till fart för bästa glidtal och trimma ut flygplanet.

Förbered landningen enligt checklistan, elbränslepump till, propellerreglage längst fram.

Ställ förgasarfövärmningen till kall luft på finalen.

Höjdmätarinställning

Höjdmätaren är graderad i fot. Fundera på om höjdmätaren skall ställas på QNH eller QFE. Skall man resa iväg någonstans bör man ställa in QNH-värde. Enklast görs detta genom att

titta i flygplatskortet vilken höjd aktuell flygplats som man befinner sig vid ligger på och QNH-värde ges också av trafikledning, AFIS m.fl. Borås/Viared ligger på 580 ft. Vid flygning i kontrollerad luft: var noggrann med höjdhållningen. (Enligt gängse regler + - 100 ft.)

Stall och vikning

Stall och vikning demonstreras och utförs från stigning med mycket motoreffekt där man visar att flygplanet vill gira vid vikningen pga propellerströmmen, samt från planflykt med motor på tomgång och i övrigt enligt utbildningsplan.

Landningsövningar

Enligt utbildningsplan, ca 1000 ft på medvinden i höjd med landningsmärket. Flyg ”metkrok” så att man kan se sättningspunkten hela tiden. Landa med tillräckligt lång final och etablera fart och sjunkhastighet för att få en jämn glidbana mot sättningspunkten. Bestäm sättningspunkten i förväg. Utför också någon avbruten landning med pådrag innan sättning. Landa även med avstängd motor.

Navigering

Navigeringsövningar enligt utbildningsplan. Träna på navigering med karta utan förberedelser, navigering med förberedd driftfärdplan, använd hjälpmedel som magnetkompass och GPS i flygplanet.

Driftfärdplan

All flygning föregås av driftfärdplan där minimum är väderinformation, vikt och balans samt bränsleberäkning. Behoven för aktuell flygning anger hur detaljerad driftfärdplanen bör vara. Använd gärna planeringsblankett (FFK t.ex.) eller den excelfil som finns på klubbens hemsida.

Flygning i kontrollerat luftrum

Träna radiofraseologi, ge akt på luftrumsgränser, förstå begreppet klarering.

ATS-färdplan

Säkerställ att ATS-färdplanens delar förstås och villkoren för hur den används. Öva gärna minst två sätt att lämna in färdplan

Förgasaris

Förgasaris kan uppkomma vid temperaturer mellan -12 och +25 grader Celsius och är alltså inte bara något att tänka på vintertid. Se diagram på sid 8:13 i Svenska Flygfält. Det är exempelvis stor risk för förgasaris om du taxat länge eller stått i väntläge en längre tid. Var därför noga att kontrollera ingastrycket i samband med motorcheck före start. Sjunker ingastrycket är det ett tecken på förgasaris. OBS Taxa inte med förvärmning tillslagen då du får in ofiltrerad luft i motorn.

Vinterflygning

Det är mycket att tänka på i samband med vinterflygning och är du oerfaren be om en genomgång med någon lärare.

För Dimonan gäller att vi alltid sätter på en kupévärmare om uttemperaturen understiger +5 grader Celsius. En speciell anordning finns för detta. En täckplatta för oljekylet skall vara monterad (gulffärgad plåt).

Var också försiktig med hjulbromsarna och taxa varsamt både pga halka men ofta måste vi också se upp för snövallar. Om man är oförsiktig med bromsarna kan de bli mycket varma och är det kallt uppstår sedan kondens som kan leda till frusna/låsta bromsar vid landning! Tänk också på att start/stigprestanda försämras genom rimfrost på vingar/stabilisator, snö och slask på banan m.m. Vingar och stabilisator skall vara rena från rimfrost och snö eller vatten.

Nödförfarande

Avbruten start

Motorstopp eller motorstörning i luften

Motorbrand

Brand i elsystem

Nödlandning

Avbruten landning

Vid synpunkter på denna text kontakta:

Hans Folkesson/Peter Dorbell