



uglen.org

Uglen Flyklubb B-SJEKK

Dette er også kalt Solo-sjekk. Hvis skolesjefen lar deg bestå B-sjekken, mener han at du kan mestre et fly alene. Du kan fly solo. Det innebærer at du er den eneste personen ombord. Praksis er B-sjekken avsluttes ved at du lander flyet, skolesjefen hopper ut og du flyr videre noen landingsrunder.

Du må åpenbart ha god kontroll, mestre vind og vær og kunne lande flyet trygt. Du skal nå bli fartøysjef for første gang. Du skal fortelle skolesjefen hvordan han åpner og lukker døra, hvordan han tar på og av setebelter og hvor brannslukkeren er.

Nødprosedyrer

Vi øver på tre nødsituasjoner: motorsvikt, bensinbrann og elektrisk brann. Disse håndteres helt ulikt og vi må vite hvilken situasjon vi er i for å handle riktig. Se Uglens nødplakat og tenk gjennom stegene i fred og ro. Spør instruktøren din om du lurere på noe. Pugg nødprosedyrene. Tenk gjennom dem når du kjører bil og se for deg grepene du gjør. Skolesjefen liker ikke folk som tenker og resonerer og prøver å finne logiske sammenhenger, - i lufta. Når skolesjefen simulerer en nødsituasjon, skal prosedyren komme innlært og drillet. Lær dette og du vil føle deg bedre og være en tryggere flyger resten av din karriere.

Motorbrann ved oppstart

Får vi motorbrann ved oppstart, dras mix til cut-off mens throttle holdes på full gass. Har ikke motoren startet, dras den rundt på starteren. Brannslukkeren er under panelet på høyre side foran. Får du ikke slukket brannen, evakuerer du flyet.

Krappe svinger

Jo mer bank, jo mer peker løftet vekk fra vertikalen og jo mer må vi øke løftet hvis vi skal holde høyden. Med 45 grader må vi dra markert i stikka og for ikke å dra all vår hastighet over i løft, må vi justere med å gi litt gass i svingen. Vi går inn i svingen fra cruise, dvs. rett frem, konstant høyde, 100 knop og 2350 rpm. Du bruker balanseror og ørlite sideror for å banke flyet. Når vi passerer 20 grader vil du måtte begynne å dra forsiktig i stikka. Fortsett til 45 grader. Deretter ser du ut. Du vet hva 90 grader er og du vet hvordan diagonalen i et kvadrat ser ut. Panelet foran deg er diagonalen og horisonten er toppen av kvadratet. Hold den vinkelen. Smugkikk et øyeblikk på høydemåleren innimellom, men gå fort tilbake til horisonten. Hold 45 grader. Nesa skal peke på horisonten. Hvis nesa peker opp i himmelen, vil vi om ett og et halvt sekund stige. Peker nesa ned og alt vi ser er hav og land, vil vi om få sekunder havne der. Øvelsen går egentlig ut på å venne seg til hvor på horisonten nesa skal være. holdes nesa der, vil vi ikke synke eller stige i stor grad. Svingeraten er stor, så vi fyker rundt kompassrosen. Husk dette ved utrullig. Vi må rulle ut tidligere enn ved 20 grader bank. Husk også at vi har trukket mer i stikka og gitt mer gass enn ved 30

grader bank. Dette må korrigeres ved utrullig, ellers stiger flyet. 60 bank er mer av alle disse variablene. Ved 60 grader drar vi 2 G i en perfekt koordinert sving på konstant høyde. Dette er en vanskelig øvelse og ikke alle flyr helt perfekt med en gang. Det er vanlig at man synker, drar, gir gass og drar mer. Det er lett å dra så mye G at flyet kan bli overbelastet. Føler du at det går ned i en spiral, skal du ikke prøve å redde øvelsen, du skal rulle ut banken og så normaliserer situasjonen seg.

8-tall og S-er

Dette er øvelser som gjerne gjøres med litt vind. Både S-er og 8-tall består av identiske halvsirkler. Når det blåser må det kompenseres for vinden for at vi skal fly identiske halvsirkler over bakken. Bank må varieres gjennom svingen. Noen steder har vi medvind og bruker kort tid, mens vi flyr i lengre tid på samme distanse hvis vi flyr mot vinden. Tegn opp et par 8-tall med ulik vind og diskuter bakkefart og bank med deg selv gjennom hele 8-tallet. Dette er en øvelse for at du skal kunne korrigere for vind i landingsrunden.

Landing

Å lande er det vanskeligst og det farligste med å fly. Ofte blir elever overveldet over hvor fort bakken kommer mot oss når vi skal lande. Dette er mest markert med full faps og uten motor. Hvorfor? Fordi flapsettingen gir et nese ned moment og fordi vi må "stupe" ned for å overvinne motstanden som flapsene gir. Nesa peker "rett i bakken" og må gjøre det for å gi sikker flyfart. I siste liten må vi rotere flyet slik at hovedhjulene tar bakken først.

Hvis du opplever dette som voldsomt, eller ikke får det til, kan det være lurt å starte landingsøvelser uten flaps, kanskje med litt motor og kanskje prøve en lang finale med stabilisert høy nese og konstant gjennomsynk. Det vil forhåpentligvis gjøre det lettere å "føle" hvor den siste halvmeteren er og gi ro i landingsøvelsene.

I det hjulene tar bakken skal nesa være over horisonten.

Ikke nødvendigvis mye, men nok til at hovedhjulene tar bakken først. Dersom nesehjulet tar bakken først, er sjansen for totalhavari veldig stor. For å klare dette må flyet få en nese-opp-stilling før vi tar bakken. Når du blir erfaren kan du lett gjøre dette i siste liten, men til å begynne med er det vanskelig.

To vanlige landingsfeil er å feilbedømme hvor høyt man er og det andre er å rotere for mye. Ofte vil eleven se den skremmende bakken som kommer fort og instinktet slår til og eleven drar til seg stikka for å unngå den skumle bakken. På engelsk kalles denne siste rotasjonen for flare. Ofte flarer elever på en for stor høyde, for eksempel 10 meter over rullebanen. Da mister man kritisk flyfart og kan komme til å stile og dermed gå i bakken med et større brak enn om eleven ikke hadde flatet ut så tidlig. Den andre feilen er overrotasjon. Det kan man gjøre i kombinasjon med for høy flaring eller man kan overrotere



Uglen Flyklubb B-SJEKK

uglen.org

også på riktig flarehøyde. I begge tilfellene økes angrepsvinkelen så mye at flyet begynner å stige. Hva så! Det er kanskje ikke verdens undergang om flyet stiger igjen. Det skumle er her at vi har hastighet som vi bytter mot høyde. Problemet er at vi har en lav hastighet i utgangspunktet og at vi ikke kan fly på en vesentlig lavere hastighet. Da steiler flyet og vi har jo nesten ingen høyde til å korrigerer på. Resultatet er gjerne at vi steiler i bakken med et brak. Derfor vil gjerne instruktøren overta i slike situasjoner, gi full gass og stabilisere flyet på en sikker hastighet før man stiger ut og prøver en ny innflyging.

Å lande et fly krever at du føler når du skal flare, ikke for høyt og ikke for lavt. Du må flare akkurat så mye at nesa er over horisonten men ikke så mye at flyet stiger. Til sist må flaringen gjøres på akkurat riktig hastighet. Det er veldig komplisert, men med mye øvelse blir det som å sykle. Du tenker ikke på det, bare lander.

Sidevindslanding

Sidevind vil blåse oss sidelengs, av finalen og av rullebanen, hvis vi ikke kompenserer for den. Det er to måter å gjøre dette på. Den ene er å legge vingen ned inn i vinden. Da vil vi sidegli. Øvelsen går da ut på å sidegli akkurat så mye som vinden blåser oss bort, slik at flyet i sum flyr en rett linje over bakken i forlengelsen av senterlinjen. Samtidig må nesene peke rett ned senterlinjen. Dette oppnås ved å variere trykket på motsatt pedal. Man flyr altså ukoordinert. Ulempen ved dette er at det er lite rom for korreksjoner ved landing fordi den ene vingen på vårt allerede lavvingede fly er farlig nær rullebanen. Den andre teknikken er å krabbe inn, det vil si å fly med nesa pekende inn i vinden så mye at flyet flyr en rett strek over den forlengende senterlinjen. I dette tilfellet er vingene horisontale og vi flyr koordinert. Det ser rart ut, fordi vi ser ut til å lande sidelengs. I siste sekund, - og her må du igjen vite hvor den siste halvmeteren er, rettes nesene etter senterlinjen. Når du skal perfektionere denne teknikken må du vite: a) at sparker vi sideroret for høyt, vil vi blåses av banen med stadig økende fart, b) vingen inn i vinden vil få øket løft på grunn av rotasjonen når sideroret sparkes og c) vårt lavvingede fly har vinger som er montert i V-form, slik at vnden lett tar tak i den "veggen" av en vinge vi har inn i vinden. Både b) og c) vil rulle flyet over mot le-siden. Teknikken forutsetter at du føler når det er en halvmeter igjen. Når roret trækkes, må du kompensere med litt balanserer inn i vinden. Ellers setter flyet seg på vanlig måte. Husk at du styrer retningen på bakken med pedalene.

Google crosswind landing Hamburg. Se hvordan flyet krabber inn. Se at roret trampes inn, nesene rettes nedover senterlinjen, men b) og c) over ruller flyet mot le-siden. Her glemte den 19 år gamle styrmann som fløy å legge lo-vingen ned i det hun sparket ror. Vingen på le-siden slo ned i rullebanen og effekten av at man har rettet opp flyet, men ikke landet fører til at det aksellereres av banen som i a) ovenfor. Det korrigeres igjen ved å legge også lo-vingen i asfalten. Dette er veldig nær havari og en klar stryk på B-sjekk.

www.youtube.com/watch?v=D9Hk06NNseg

Go around

En landingsøvelse som går skeis må avbrytes. Du må avgjøre dette selv på B-sjekk og avbryte landingen dersom den ikke er helt sikker. På B-sjekk kan det hende instruktøren sier "Go around". Det betyr at du skal testes på om du kan denne prosedyren. Du skal umiddelbart, rolig men bestemt, **gi full gass**. Etter at man har trygg fart og er klar av hindre, tas eventuelle flaps inn gradvis slik at positiv stigefart opprettholdes. Ved denne øvelsen er det heller ikke rom for famling, nølring eller resonering.

Motorkutt ved avgang

Instruktøren din vil simulere motorkutt etter avgang. Flyet har nettopp tatt av, har lav hastighet, høy angrepsvinkel og har lav høyde. Hvis motoren kutter er flyet fort i en steiling uten mulighet for korreksjon før flyet går i bakken. Du må reagere umiddelbart. Flyets nese kan ikke fortsette å peke opp i skyen. Nesa skal ned for at flyet skal kunne fortsette å fly, men vi skal ikke lande på nesehjulet. Nesa må ned raskt, men bare så mye at vi unngår stiling. Deretter blir det nesten umiddelbart en vanlig flare og landing.

Landingsrunden

Foruten grunnleggende landingsrunder, må du kunne fly dem relativt firkantet selv med vind. Du må vite hva downwind holding er og hva som er forskjellen på 360 og circle. Hva betyr immediate, expedite og line-up?

Radio

Du må være trygg på radiotelefoni for å få fly solo. Bor du nær en flyplass kan du høre på radiotrafikken hvis du har en flyradio. Hvis ikke kan du laste ned en app, for eksempel Live ATC. Sett inn en kontrollert flyplass du kjenner, finn frem flyplasskartet (fra IPPC) og flytt små brikker rundt på kartet ettersom flyene beveger seg. Sånn blir du kjent med radiofraseologien. Be instruktøren din om å få bli med opp i et kontrolltårn.