



uglen.org

Uglen Flyklubb C-SJEKK

I tillegg alt du må kunne til A-sjekk og B-sjekk må du kunne:

Navigasjon

Å navigere er det samme som å orientere. Du må se på terrenget og sammenligne med kartet. Sjekk hypotesene dine. Det er viktig å sjekke at det du *antar*, faktisk er riktig. Ikke si at der er det et vann, altså er det dette vannet på kartet, - altså er vi her. Tenk som så: Fremfor oss ser jeg et vann. Det er min teori at det er dette bestemte vannet på kartet. Hvis teorien stemmer og det er det vannet vi skal komme til, skal det være en *jernbane på sydsiden*, et nes som stikker ut midt på vestbanken og en *veg på begge sider* med en *bro over sundet* ved neset. Deretter må du se om disse trekkene finnes ved det vannet du ser foran deg. Finnes de ikke, kan du fort legge vekk teorien og komme opp med en ny. Å holde fast ved en feiloppfatning gjør at du virkelig blir bortreist når du flyr i 100 knop. Dersom du ikke tester teorien overhodet vil du ikke ane at du fløy deg vill eller hvor det skjedde. Test alltid navigasjonsteoriene dine!

Se hvor luftromsgrensene går. De kan ikke ses i terrenget, så du må studere terrenget der grensene går. Slik vil du kunne lese terrenget når du kommer dit og du vil vite hvilken side av luftromsgrensen du er på. Skolesjefen vil teste deg på dette.

Vi lager en operativ flygeplan for det tilfellet at vi blir usikre på vår posisjon. Gitt at vi har fulgt opp den operative planen kan vi gå tilbake og se at vi var på siste sjekkpunkt for fem minutter siden. Vi har fløyet på ca. 200 grader og på fem minutter er vi maks 10 NM fra forrige sjekkpunkt. Med andre ord har vi en fantastisk hjelp til å finne ut hvor på kartet vi er. Du må selvstendig kunne lage en operativ flygeplan og følge den opp underveis. Dette kan tørrtrenes på bakken.

Vær og vind

Du må vite hvor du finner vær og vind og hvordan du bruker det i din operative flygeplan.

ATC flygeplan

Skriv ut en PDF av en slik plan fra IPPC.no. Lag en konto på samme nettsted. Du kan lagre planer og dermed slipper du å fylle ut alt på nytt dersom du flyr samme flyet neste gang. Lander du på en ukontrollert plass, må du ringe NOTAM Gardermoen på +47 64819000 og lukke planen etter landing. De er hyggelige og hjelpsomme og du kan sende og lukke flygeplaner fra hvorsomhelst, også utlandet. Putt nummeret inn i telefonen din.

AIP

Du må sjekke vedkommende lands AIP. I seksjonen AD og MAP finner du offisielle kart over plassene med informasjon om frekvenser, baner, innflygingsmønstre osv. For Norge ligger AIP tilgjengelig gratis i IPPC.no. Skriv ut kart og data for de plassene det er aktuelt å lande på, inklusive dine alternativer.

NOTAM og luftrom

Sjekk NOTAM for de plassene du skal til. Hvis du ringer det magiske nummeret til NOTAM-kontoret, vil du også få vite om militære øvingsområder, skytefelt og seilflyområder er aktive. Du må vite alt dette før du flyr.

Vekt og balanse

Du må foreta beregning av vekt og balanse og vise at flyet er lastet innenfor "konvolutten". Konvolutten finner du i flyets operasjonshåndbok.

Vekt og ytelse

Du må kunne bruke grafene i operasjonshåndbokas kapittel 5. Kommer vi av denne banen med vått gress med denne vekten? Øv deg ved å skrive ut grafene og bruk en blyant og linjal til å tegne streker. Ta alltid med deg noen utskrifter av avgangsdistansegrafene. Du vil bli testet på dette.

Radiofyr

Til hjelp i navigasjonen kan du bruke radiofyr. NDB (Non Directional Beacon) stråler likt i alle retninger. Når vi peier en NDB vil nåen i flyet peke på fyret. Vanskeligere er det ikke.

VOR er vanskeligere. Et VOR-fyr stråler 360 ulike stråler i kompassrosens 360 grader ut fra fyret. Vi stiller inn for eksempel 30 grader. Nå vil instrumentet fortelle oss hvordan vi ligger an i forhold til radialen som går 30 grader ut fra fyret. Først sier instrumentet om vi er på samme halvsirkel som radialen. Hvis vi har "fra"-indikasjon er vi på samme side av fyret som radialen som går *ut fra* fyret. Det neste instrumentet forteller er hvilken vei du skal svinge for å komme inn på radialen. Hvis du flyr samme vei som radialen, nord-østover, vil du kunne følge linjen på instrumentet for å komme inn på radialen. Dette er instrumentflyging, men pensum også til PPL og kan sjekkes på en C-sjekk. Det kommer igjen på D-blokken og D-sjekken.