



uglen.org

# Uglen Flyklubb A-SJEKK

## Inspeksjon før flyging

Du må kunne sjekke flyet grundig og på en sikker måte. Sett deg inn i Uglens bakkeinspeksjonsplanse.

## Sjeklister

Elever bruker lang tid på sjeklister og instruktørens jobb er å sitte tålmodig å se på. Det er viktig å ikke stresse noe her for det er lett å hoppe over et punkt. Det er en god ide å ta ut de bildene av cockpiten som finnes på Uglen.net, henge dem på vegg og deretter gjennomgå sjekklister. Da vet du hvor alle ting er når du kommer til flyet, du blir en sikrere flyger og sparer tid. Ikke spør skolesjefen eller kontrollanten hvor vakumsuget vises eller hvordan man sjekker alternatorens amperemeter. Spør instruktøren om disse tingene. På alle sjekkene forventes at du kan sjekklister godt, vet hvor instrumenter og håndtak er og hvorfor vi gjør testene.

## Stabil stige fart

Etter avgang skal du holde konstant og trygg stige fart. Er det så viktig? Nei, det er ikke viktig å holde konstant hastighet etter avgang. Hastigheten kan godt variere vilt mellom 63 og 95 knop. Du vil fremdeles stige og stige farten vil være trygg. Instruktøren vil imidlertid ikke vite om du leker deg med å variere stige farten etter torskeprisen i Ålesund, eller om du rett og slett ikke er i stand til å holde konstant stige fart. Derfor holder vi en gitt hastighet. Du skal vise instruktøren at du har kontroll på flyet og at du kan håndtere dette trygt. VX er 63, men vi stiger gjerne på en høyere hastighet. VY er 80. Hvorfor velger vi en høyere hastighet enn 63? Spør instruktøren din.

## Stiging underveis

Etter avgang og passering av 500 fot og alle hindre, stiger vi på konstant 80 knop. Når en instruktør ber deg stige til en gitt høyde underveis, menes alltid 80 knop og full gass. Menes noe annet vil det bli presisert. Er du på 1000' og blir bedt om å gå til 2000' er det bare å dra i stikka og når farten faller gir du rolig men bestemt full gass. Etabler 80 knop. Ikke 70 og ikke 90. I denne øvelsen får instruktørene vist et av sine mest kjære poenger, nemlig at du kontrollerer hastigheten ved å dytte stikka frem eller å dra den til deg. Tenk gjennom hva som skjer i dette tilfellet og la ikke flyet dra i vei på noe annet enn 80 knop når skolesjefen eller kontrollanten sitter i høyresetet. Husk at du alltid må gi høyre pedal når du gir gass.

## Nesa rett frem

Med mindre du får beskjed om å svinge, forutsettes det at du holder en bestemt kurs. Du flyr rett frem. Les av

kursen på kursgyroen og se deg ut et punkt i horisonten. Husk øvelsen der instruktøren justerte gassen og du pedalene. Høyre arm frem (på gasshåndtaket) medfører høyre bein frem (på pedalene). Juster gasspådrag og pedal og hold kursen din.

## Utflating etter stigning

Når du stiger og kommer til angitt høyde skal stikka frem slik at nesa kommer ned på horisonten slik den skal være på cruise. Du vil se at stigningen blir null med en gang, det vil si at du blir værende på høyden din. Ikke dra av gassen med en gang. Du klatret på 80 med full gass og vi vil nå med motor. Øvelsen er essensielt den samme med og uten flaps, men hastighetene er noe forskjellige.

## Steiling

Vårt fly er veldig snilt. Etter at steilevarselet er passert, opptrer en svak risting i det luften er i ferd med å slippe i vingeroten. *La stikka komme frem litt samtidig som du rolig men bestemt gir full gass.* Steilingen brytes med en gang og høydetapet kan være så lite som 50 fot. Det tilsvarer tretopp høyde. Handlemåten er alltid den samme, i sving, synkende eller stigende med og uten motor og med og uten flaps. I sving ønsker vi som en sekundær ting å kvitte oss med vår bank, men det er ikke det første vi gjør. Hvorfor venter vi med banken? Spør din instruktør.

## Stigende og synkende svinger

A-sjekken klargjør eleven til å starte å fly landingsrunden, som jo består av stigende og synkende svinger hele tiden. Bruk 80 knop og full gass for stigende sving og 80 knop og null gass for synkende sving, - med mindre du får beskjed om noe annet. Du vil bli bedt om 20 og 30 grader bank. Disse svingene er enklere enn sine søsken på konstant høyde, fordi du slipper å tenke på høydehold. Tenk gjennom at full gass vil vri flyet mot venstre. I en stigende høyresving må du derfor gi mye høyre pedal. Det kan hende du må gi litt høyre pedal også i en stigende venstresving! Tenk gjennom pedalbruken i synkende svinger. Komplikasjonen kommer når du blir bedt om å avslutte svingen på en bestemt høyde og/eller en bestemt kurs. Tenk gjennom varianter av dette på bakken. Slik blir det lettere å håndtere i luften. F.eks. synk med 30 grader bank til venstre og rull ut på 2000 fot og 270 grader. (Du vet ikke om du når kursen eller høyden først.) Husk 2200 rpm 150 fot før høyden og høyre pedal. Når du kommer på A-sjekk er du glad du har øvd på dette hjemme