

## Differansetrening fra tyngre fly til luftfartøy som benyttes til sportsflyging

Ved utvidelse fra sertifikat for tyngre flytyper til flygerettighet for sportsflyging, der flygeren har PPL-A, LAPL-A eller tyngre flytyper, er det viktig å merke seg at sportsfly har mye mindre masse/energi.

Sportsflyging med lite energi og stor motstand vil ved et motorkutt under stigning på Vx og Vy kunne utvikle seg til en kraftig steiling hvis nesen ikke blir senket raskt nok og tilstrekkelig hastighet opprettholdes. Under utkltring og ved stigning i lav høyde vil dette kunne være livsfarlig hvis piloten ikke har trent på dette og satt sine egne begrensninger for sikker hastighet under stigning.

Flyene har lavere steilehastighet og hastighetsområdet mellom Vs og Vso blir da i realiteten mye mindre til Vx og Vy. Dette må tas hensyn til ved rotasjonshastighet og utkltringshastighet. Mange sportsfly har også sterkere motor i forhold til vekt enn tyngre flytyper, og dette gir en høyere nesestilling ved klatring på Vx og Vy. Som utkltringshastighet kan Vx og Vy innebære risiko ved vindkast og fare for motorstopp.

Ved innflyging benyttes gjerne 1,3 Vs, men hastighet for beste glidetall er høyere enn både Vx, Vy og 1,3 Vs. Det naturlige her kan være å begynne innflyging med en hastighet rett under beste glidetall for så å kunne øke til hvis motoren skulle stoppe. En stillestående propeller eller en som windmiller gir større motstand enn en som går på tomgang. Når terskel passerer kan hastigheten trygt senkes til 1,3 Vs uten at det brukes lengre utrullingsbane.

### Trening med instruktør

Det anbefales å bruke **sjekklisten i vedlegg 4.1a** (ligger under utsjekker) under differansetreningen.

En sikker øvelse er å ta med instruktør og stige til 2000 ft AGL og sette flyet i en utkltringskonfigurasjon. Instruktøren kan dra av throttle uten varsel, og kandidaten skal trene på riktig reaksjonsmønster for å unngå steiling, og miste minst mulig høyde og hurtigst mulig oppnår hastighet for beste glidetall.

Når dette er innøvd kan det forsøkes med en 180 graders sving etter at hastighet for beste glidetall er oppnådd for å se hvor mye høyde som mistes. Både for høy og for lav flyfart i svingen fører til at en mister unødig mye høyde, noe som er viktig å unngå ved en motorstopp under utkltring.

### Pass på farten – det er den vi lever av

Dette blir betegnet som den livsfarlige svingen, og det stemmer hvis høyden er for lav og dette ikke er trent på. Minimumshøyden dette bør utføres på må være minst 500 fot AGL, og for å klare svingen fra denne høyden skal kandidaten ha god trening. Ved motorstopp lavere enn 500 fot AGL skal det alltid landes rett frem eller kun foretas små og nødvendige korreksjoner for å unngå hindere.

### Navigasjonsplan

Å lage en lengre navigasjonsplan med kun en rett strek mellom A og B skal en forsøke å unngå ved sportsflyging. Luftfartøy som brukes til sportsflyging er normalt usertifiserte. De fleste er vedlikeholdt av sine eiere, som sannsynligvis ikke er sertifiserte flymekanikere. I forhold til sertifiserte fly er det derfor objektivt sett større sannsynlighet for at motoren kan feile, og at det blir behov for å gjøre en nødlanding under en flytur. Derfor er det viktig ved sportsflyging å lage en navigasjonsplan som følger terrengformasjoner hvor en til enhver tid kan ha glidedistanse til et landbart område.

Operasjons og utdanningsutvalget