

## **Viktig å passe på ved utvidelse av flygerettigheten til sportsfly**

Ved utvidelse til sportsflybevis fra tyngre flytyper der piloten har PPL-A eller LAPL-A eller utsjekk på enda tyngre flytyper er det viktig å merke seg at sportsfly har mye mindre masse/energi enn tyngre flytyper. 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 rotasjonskastighet og utkladringskastighet. 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. 1,5 som utkladringskastighet og 1,3 som finalekastighet kan derfor være risikofullt ved ghusst og fare for motorstopp.

Sportsfly med lite energi og stor motstand vil ved en motorkutt under stigning på Vx og Vy kunne utvikle en kraftig steiling hvis nesen ikke blir senket raskt nok og kastighet opprettholdes. Under utkladringskastighet og ved stigning i lav høyde vil dette kunne være direkte livsfarlig hvis piloten ikke har trent på dette og satt sine egne begrensninger for sikker stigekastighet.

### **Trening med instruktør**

En sikker øvelse på dette er å ta med instruktør og stige til 2000 ft AGL, for så og sette flyet i utkladringskonfigurering. Instruktøren slår så av throttle uforberedt og kandidaten vil da kunne trene på hvilken kastighet som må benyttes for at flyet ikke skal steile og bygge inn det rette reaksjonsmønster for å unngå dette. Dette bør trenes på til reaksjonsmønster og kastighet som skal benyttes er avklart. Kandidaten skal miste minst mulig høyde og ha stikkebevegelse slik at han hurtigst mulig kommer opp i kastighet for beste glidetall.

Når dette er innøvd kan det forsøkes med en 180 graders sving etter at kastighet for beste glidetall er oppnådd for å se hvor mye høyde som mistes. For høy og for lav airspeed i svingen fører til at det mistes unødig mye høyde, noe som kan være avgjørende ved en motorstopp under utkladringskastighet.

### **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 da 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.

Ved innflyging benyttes gjerne 1,3 av steilekastighet. Kastighet for beste glidetall er høyere enn både Vx og Vy og 1,3 av steilekastighet. Med mye motstand og en kastighet på 1,3 av Vs eller Vso er det ikke mye å gå på. Det naturlige her kan være på begynnelsen av innflyging å benytte kastighet rett under beste glidetall for så å ha forskjellen her å 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 trygt kastigheten senkes til 1,3 av steilekastighet og det vil ikke da brukes lengre utrullingsbane.

Operasjons og utdanningsutvalget