

KOM-I-GANG (IGJEN)

Et PPL "refresher" kurs

Oppdatert: 21. april 2015

Oversikt

- ▶ En gjennomgang av operative temaer (klasserom)
- ▶ Et sted å få oppdatert operativ info etter vinteren
- ▶ Åpent for alle
- ▶ I etterkant av klubbkvelden kan man fly en klubb-PFT (eller annen trening etter ønske) med en av våre instruktører slik at man er klar for sesongen

Emner

- ▶ Flyene våre
- ▶ Regelverk
 - NCO
 - SERA
 - NOSIG!
- ▶ Forberedelser og papirarbeid før flyging
- ▶ Operativt

Flyene våre



Fly	Modell	Godkjent	Fuel	Forbruk	Endurance
LN-FTD	C172SP	IFR	200L	36 L/T	5:30 hr
LN-NFJ	C172M	VFR natt	144L	33 L/T	4:20 hr
LN-ASP	C172M	VFR natt	200L	33 L/T	6:00 hr
LN-DAG	F172M	VFR natt	144L	33 L/T	4:20 hr
LN-PAL	Piper 28-161	VFR natt	180L	30 L/T	6:00 hr

Endurance: Dette er en “grov” oversikt. Sjekk flyenes POH for nøyaktige tall.

Flyene våre

- ▶ Speed/distance/forbruk, 70% effekt, 6000 ft, (fra POH):
 - LN-FTD: 115 KIAS/ca 550 NM/10 gall/t (38 L/t)
 - LN-NFJ: 105 KIAS/ca 485 NM/8 gall/t (30 L/t)
 - LN-ASP: 110 KIAS/ca 485 NM/8 gall/t (30 L/t)
 - LN-DAG: 105 KIAS/ca 485 NM/8 gall/t (30 L/t)
- LN-ASP har tillatelse til å gå på bilbensin. Dette kan jo være kjekt å vite.

Primary Flight Display



All tuning in flight should be accomplished in the highlighted tuning area with the hand closest to the engine controls.

Flyene våre

- ▶ W/B, bruke Excel skjemaene
 - [LN-FTD](#)
 - [LN-NFJ](#)
 - <https://solaflyklubb.wordpress.com/klubben/flyparken/>

Flyene våre

- ▶ Sjekklistes og nødprosedyrer
 - Downwind checklist
 - Brann under oppstart
 - Motorstopp underveis
 - Motorbrann underveis
 - Elektrisk brann underveis

Flyene våre

Sjekklister og nødprosedyrer



- ▶ Downwind checklist. Dette er en sjekkliste som vi godt kan lære oss utenat som en «flow»

The Cessna 172 logo, featuring the word 'Cessna' in a stylized font with '172' above it.

**AIRBORNE
PRE-LANDING**

DOWNWIND CHECK

1. Primer	- Locked
2. Master switch	- On both
3. Magnetos	- On both
4. Landing lights	- As req.
5. Carburetor heat (< 2000 RPM)	- On
6. Mixture	- Rich
7. Fuel selector	- On both
8. Brake pressure	- Checked
9. Harness	- Checked
10. Doors	- Locked

Checklist Completed

Flyene våre

Sjekklister og nødprosedyrer

- ▶ Brann under oppstart



EMERGENCY ON GROUND

FIRE DURING START UP

- | | |
|-------------|---------------------|
| 1. Starter | - Continue cranking |
| 2. Mixture | - Idle cut off |
| 3. Throttle | - Full open |

If fire continues:

- | | |
|----------------------|----------------|
| 4. Fuel selector | - Off |
| 5. Magnetos | - Off |
| 6. Master switch | - Off |
| 7. Aircraft | - Evacuate |
| 8. Fire extinguisher | - As necessary |

Checklist Completed

Flyene våre

Sjekklister og nødprosedyrer

- ▶ Motorstopp underveis



 **EMERGENCY
IN FLIGHT**

- **Nose down**
 - Trim best glide 70 kts
- **Select field**
 - Set Course
- **Identify**
 - Primer
 - Master
 - Magnetos
 - Carburetor heat
 - Mixture
 - Fuel selector
- **Radio**
 - Mayday call
 - ELT on
- **Transponder**
 - 7700

S.11

Flyene våre

Sjekklister og nødprosedyrer

- ▶ Motorbrann underveis



**EMERGENCY
IN FLIGHT**

When unable to restart:

EMERGENCY LANDING

1. Mixture	- Idle cut off
2. Fuel selector	- Off
3. Magnetos	- Off
4. Master (when flaps selected)	- Off
5. Doors	- Open

Checklist Completed

ENGINE FIRE IN FLIGHT

1. Fuel selector	- Off
2. Mixture	- Idle cut off
3. Throttle	- Full open
4. Cabin heat & vent	- Closed

Continue with emergency landing checklist:

Checklist Completed

S.15

Flyene våre

Sjekklister og nødprosedyrer

- ▶ Elektrisk brann underveis



The Cessna 172 logo, featuring the word 'Cessna' in a serif font with '172' in a smaller font above it, and a stylized wing graphic.

**EMERGENCY
ELECTRICAL**

ELECTRICAL FIRE

1. Master switch	- Off
2. Electrical switches	- All off
3. Fire	- Extinguish
4. Master switch	- On
5. Radio	- On

Checklist Completed

Flyene våre

Parkering av flyene



► Hangar

- FTD og DAG skal parkeres i hangar her på Sola

► Fortøyning

- Det er mange eksempler på dårlig fortøyning av fly
- Det er viktig at hale og vinge fortøyning har motsatt drag, slik at flyet ikke kan bevege seg i fortøyningene.
- Kan du knyte en sklissikker knute?
- Ror skal sikres med låser
 - Bruk setebeltet framme som nød-løsning om det ikke er rorlåser i flyet

Flyene våre

Fortøyning



Regelverk

- ▶ Endringer i driftsbestemmelser for allmennflyging.
 - Bort med BSL D 3–1 (gjelder nå kun for mikrofly, veteran eller hjemmebygde fly)
 - NY – Forskrift for luftoperasjoner “Part–NCO” som er mest aktuell. NCO står “non–commercial other than complex aircraft. Nasjonal tittel BSL D 1–1 Forskrift om luftfartsoperasjoner
- ▶ http://www.luftfartstilsynet.no/selvbetjening/allmennfly/Ny_driftsforskrift_for_privatflyging_i_Norge

Part-NCO

- ▶ Forbudet mot å bruke transportable elektroniske apparater når VOR/ADF/ILS er i bruk opphører. Fartøysjefen skal imidlertid vurdere om personlige elektroniske enheter (PEDs – personal electronic devices) kan forstyrre utstyr om bord. Det er altså ikke forbud mot PED som mobiltelefon og lesebrett, men dersom fartøysjefen mener at de kan påvirke sikkerheten negativt, skal de ikke brukes.
- ▶ Personlig nødpeilesender (PLB) kan erstatte fastmontert ELT uten at flyeieren må søke om dispensasjon
- ▶ Det uttalte kravet om operativ flygeplan som skal medføres og ajourføres for flyginger over 50 nautiske mil er borte. Likevel stilles det krav til fartøysjefen om planlegging som i praksis betyr at noe som minner om en operativ flygeplan i de fleste tilfeller vil være påkrevet.

Part-NCO

- ▶ Krav om å levere fullstendig reiseplan for å få søk- og redningstjeneste finnes ikke i Part-NCO. Dette betyr at selv en forkortet reiseplan kan utløse en redningsaksjon. Forholdene knyttet til dette er uansett å finne i trafikkbestemmelsene (Part-SERA) og ikke Part-NCO.
- ▶ Planleggingsminima med tanke på vær for flyginger som skal skje mer enn 50 nautiske mil fra startplassen forsvinner (disse var 5 km / 1000 fot i dagslys eller – 10 km / 2000 fot om natten). De operative begrensningene i Part-SERA gjelder isteden, og de vil avhenge av luftromsklassen.

Part-NCO

- ▶ Forbud mot å fly "VFR on top" om natten er borte.
- ▶ Drivstoffreserve for VFR-flyginger er endret fra 45 til 30 minutter.
- ▶ Sidevindskomponent som angitt i flygehåndboken er ikke lenger bindende.
- ▶ Det eksplisitte kravet om å bruke sjekklister er borte.
- ▶ Krav til ekstra utrustning for nattflyginger gjelder nå kun om natten, ikke i tussemørkeperiodene.
- ▶ Nytt krav om ekstra utrustning for å fly VFR uten sikt til bakken, eksempelvis VFR over vann og VFR on top. (Tilsvarende krav gjaldt etter solnedgang i de gamle bestemmelsene, og de gjelder fortsatt så lenge det er natt.)
 - Krengnings- og svingviser
 - Kunstig horisont
 - Vertikal fartsmåler
 - Retningsgyro
 - Indikator som viser at tilførsel (vakuum eller strøm) til gyroer er intakt
 - Pitotvarme

Part-NCO

- ▶ Kravet om at fly som skal benyttes om natten må være utstyrt med pitotvarme er nytt
- ▶ For sjøfly som opereres over vann er det et nytt krav om horn og anker (i følge de gamle bestemmelsene er kun drivanker nødvendig, og da bare om det er påkrevet for manøvrering)
- ▶ Det absolutte kravet om å medbringe flåte/nødradio ved flyging 100 nautiske mil fra land med énmotorsfly opphører. (Tilsvarende gjelder for flermotorsfly hvor en grense på 200 nautiske mil tidligere gjaldt.)

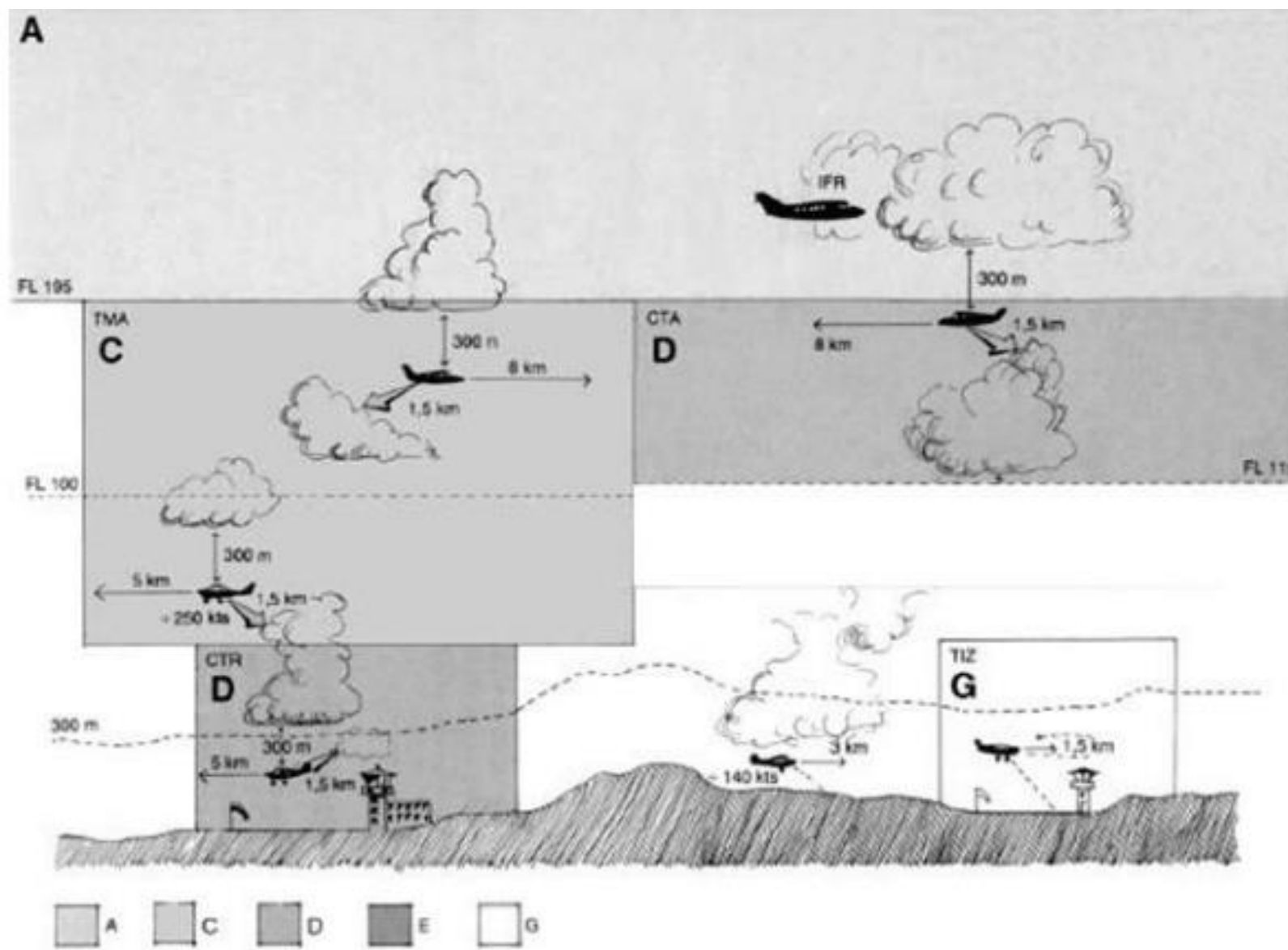
Part–NCO

- ▶ Nytt krav om at piloten vurderer behov for flåte, overlevelsesutstyr og utstyr for å gi nødsignaler, dersom flyet befinner seg mer enn 50 nautiske mil eller 30 minutter fra land (det minste tallet gjelder)
- ▶ Rapporteringsplikt ved havari og eventuelt brudd på regler for å sikre flyet og de ombordværende er tatt ut av driftsbestemmelsene. Rapporteringsplikt framkommer imidlertid fortsatt av Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser.
- ▶ Krav til navigasjonslys endres fra å gjelde «etter solnedgang» til kun når det er «natt»
- ▶ Det er innført strengere krav til transport av farlig gods.
 - (fra BSL D 1–7: Som farlig gods regnes likevel ikke: a) Stoffer, materialer og substanser som etter denne forskrifts § 8 første ledd kan klassifiseres som farlig gods, men som er nødvendig for et luftfartøys operative eller tekniske drift.)

Part SERA – VMC

- ▶ <https://lovdata.no/static/SF/32012r0923e.pdf>
- ▶ Planleggingsminima og operative minima er nå de samme.

VMC-Minima i forskjellig luftrom



VMC minima tabell fra SERA

Table S5-1 (*)

Altitude band	Airspace class	Flight visibility	Distance from cloud
At and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
Below 3 050 m (10 000 ft) AMSL and above 900 m (3 000 ft) AMSL, or above 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
At and below 900 m (3 000 ft) AMSL, or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
	F G	5 km (***)	Clear of cloud and with the surface in sight

(*) When the height of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 shall be used in lieu of 10 000 ft.

(**) The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.

(***) When so prescribed by the competent authority:

- (a) flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating:
 - (1) at speeds of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or
 - (2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;
- (b) Helicopters may be permitted to operate in less than 1 500 m but not less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision. Flight visibilities lower than 800 m may be permitted for special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting.

VFR natt

- ▶ Reiseplan må leveres hvis du skal forlate flyplassen
- ▶ Minimum 1500 ft ceiling
- ▶ VFR natt on top er nå tillatt
- ▶ Lanterneføeringsreglene er nå samordnet med VFR natt definisjonen
- ▶ Minimumhøyde i fjellområder 2000 ft over høyeste hinder i 8 km radius
- ▶ Minimumhøyde ellers, 1000 ft over høyeste hinder i 8 km radius

NOSIG

- ▶ Vi ser ganske ofte NOSIG i METAR
 - Eks: METAR 070950Z 20006KT 9999 SCT010 11/05 Q1007
NOSIG
- ▶ NOSIG betyr «No significant change» [neste 2 timer]
- ▶ Hva det EGENTLIG betyr:
 - Vind endrer seg ikke mer enn 10 kts!
 - Skydekket endrer seg ikke mer enn 500 fot!
 - Sikt endrer seg ikke mer enn 1000 meter!
 - Også andre parametre som vær, vindretning, og at endringene gjelder både bedring og forverring.
- ▶ Overstående er viktig å være klar over da en grei VFR METAR med NOSIG kan medføre vær utenfor våre lovlige grenser! -----

Luftromsklasser

► Klasse C:

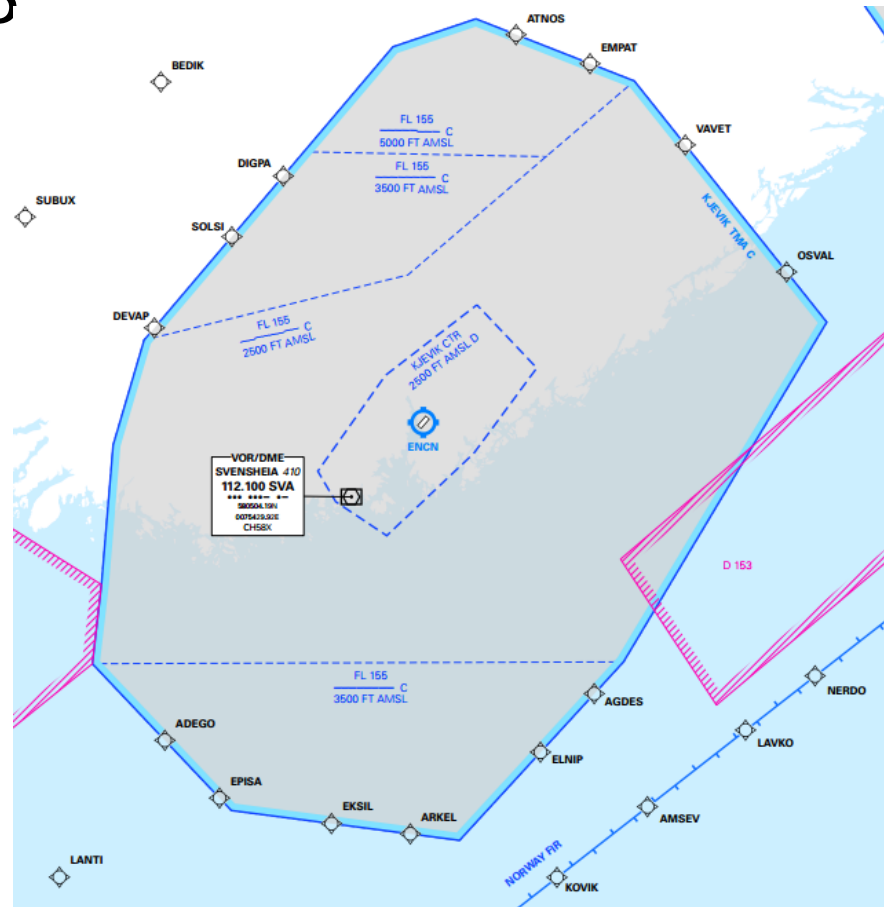
- IFR- og VFR-flyginger er tillatt, all flyging er underlagt flygekontrolltjeneste.
- IFR-flyging er atskilt fra annen IFR-flyging og fra VFR-flyging.
- VFR-flyging er atskilt fra IFR-flyging og mottar trafikkinformasjon om annen VFR-flyging.

► Klasse D:

- IFR- og VFR-flyginger er tillatt, all flyging er underlagt flygekontrolltjeneste.
- IFR-flyging er atskilt fra annen IFR-flyging og mottar trafikkinformasjon om VFR-flyging.
- VFR-flyging mottar trafikkinformasjon om all annen flyging.

Forberedelser og papirarbeid før flyging

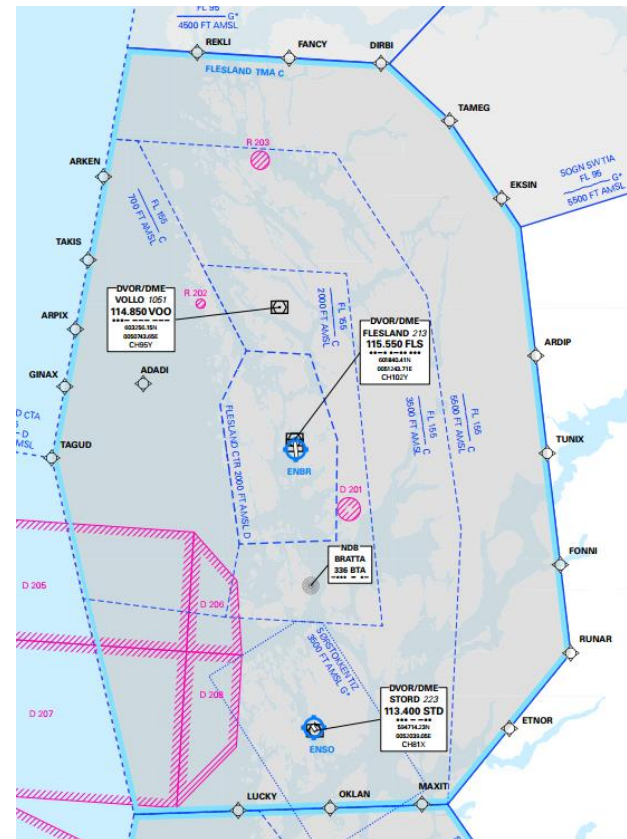
- ▶ Luftromsoversikt-Kjevik. Klasse D.
- ▶ Frekvens: 119.95



-

Forberedelser og papirarbeid før flyging

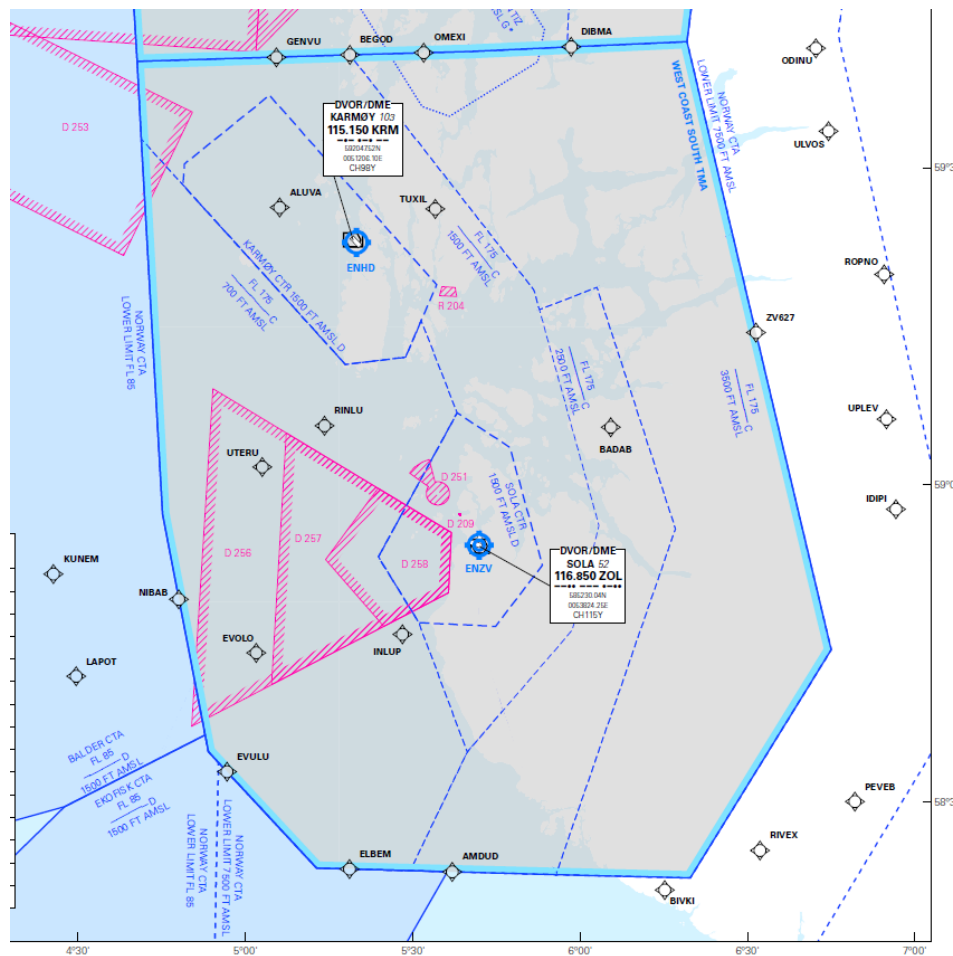
- Luftromsoversikt–Bergen. Klasse C.
Frekvens:121.00



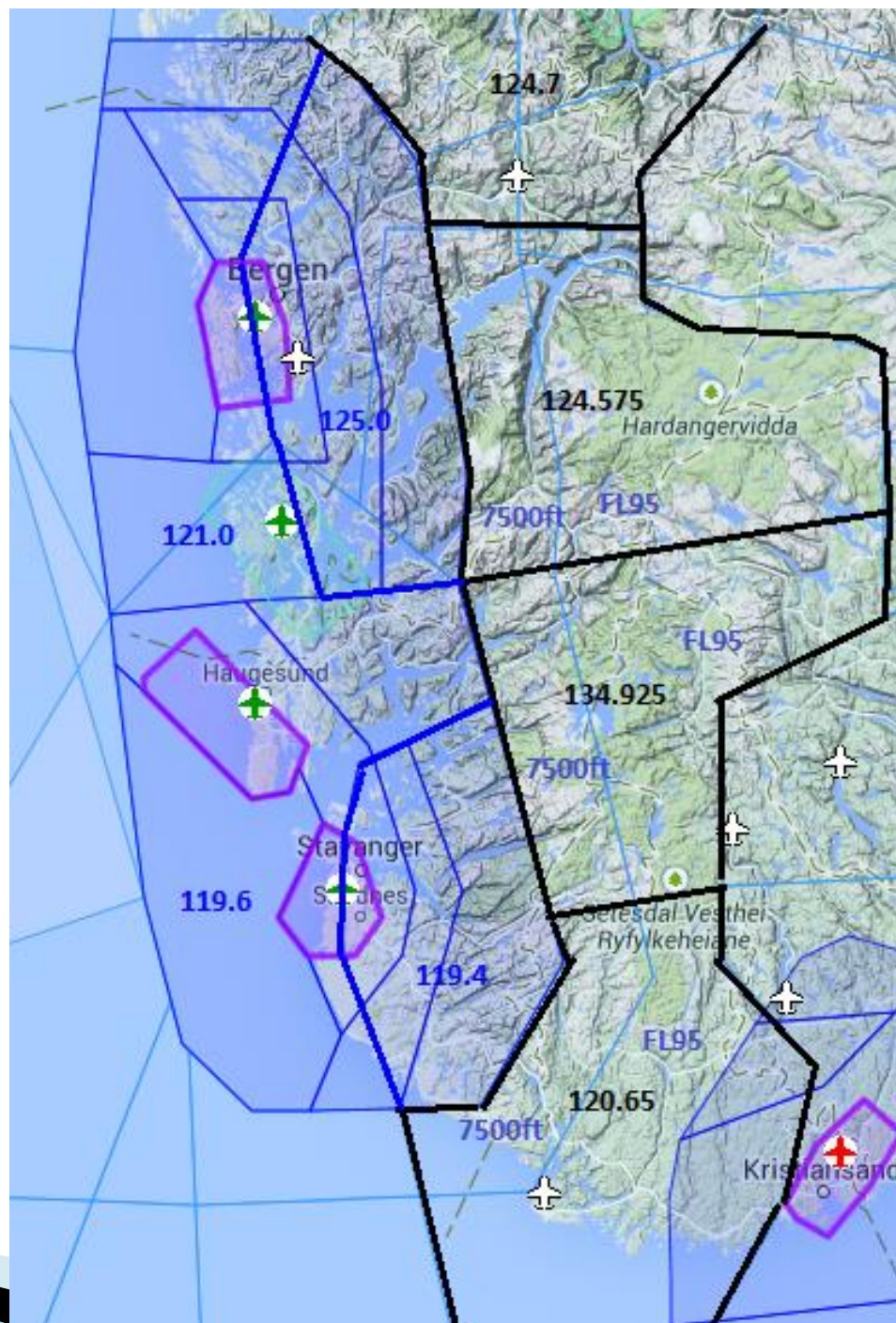
Forberedelser og papirarbeide før flyging



Luftromsoversikt – Sola,
Karmøy
Frekvens: N 119.400
S 119.600



Oversikt vestlandet



Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ Booking systemet [myweblog](#)
 - Booke/logge/betale/IRS-rapporter
 - App for smarttelefoner og nettbrett

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ Fuel kort og -anlegg
 - Fuelkort ligger i flyene – ikke PINkode
 - Husk å jorde flyet
 - Sjekk hvor brannslukker er
 - Sjekk hvor nødstoppp er
 - Ikke fyller når det regner mye (vann i bensin!)
 - Husk å holde fyllestuss mot bart metall før du setter den nedi tanken
 - Når er tanken full? Hva er "reduced fuel"?
 - Ikke bruk plast-trakt (statisk elektrisitet)
 - Husk å notere hvor mye du fyller – skal i myweblog etter flyturen

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ Oljefylling NB! Ikke skru til for hardt!
 - Hvordan vet du hvor mye olje som skal på motoren?
 - Det er stemplet på peilepinnen hvor mange "quarts" (liter) som er full oljemengde.
 - Det er olje til flyene våre i hangaren. Ikke ta av med for lite olje!
 - Kort tur: 1 / 2 "Quart" (liter) over minimum.
 - Lang tur: 1 "Quart" (liter) over minimum.
 - Noter deg hvor mye du fyller på. Det skal inn i myweblog etter flyturen.
 - Det er eget "litemål" med fleksibel fylletut for oljefylling.
 - Pass på at du ikke forurenses peilepinnen!
 - Pass på at du ikke søler olje ned i motorrommet!

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ Leverer ATC flightplan – Når?
 - Når du vil ha søk og redning.
 - Ved kryssing av landegrenser.
 - Når du skal til Bergen.
- ▶ Leverer flightplan – hvordan?
 - www.ippc.no + Ringe NOTAM for å verifisere 64 81 90 00
 - (Eller ringe NOTAM, eller på radio med ATC, eller via APP osv)

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ Noen tanker rundt flightplan:
 - Enkelt å levere!
 - Nok med "sånn ca" for VFR på tider. Ingen problem å levere for sightseeing osv. Om ATC ønsker ny tid for ankomst når du er ute å flyr så sier du bare "standby" og så sjekker du GPS eller kart og gir en ny ca tid.
 - Må leveres ½ time før avgang for VFR flyging innenfor Norges grenser, ellers 1 time før avgang. (IPPC.no tillater bare 1 time før avgang, men ATC kan framskynde når du ringer for å verifisere).

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ ATC Flightplan utfylling
 - I pkt 10 for utstyr kan du legge inn S/C for de gamle C172, for G1000 utstyrt fly kan du legge inn S/S
 - I pkt 15 "cruising speed" legger du inn f.eks N0105 som betyr: N=knop, 0105 er farten i knop med fire tall
 - I pkt 15 "Level" kan du legge inn enten Flightlevel (F), Altitude (A) etterfulgt av tre tall, eller "VFR"
 - Eks: F080=flightlevel 80, A050=5000 fot (QNH)

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ ATC Flightplan utfylling ved flyging til utlandet
 - Kryss FIR ved faste punkter
 - Legg inn tiden fra avgang til krysningspunktet i ATC Flightplan pkt 18 "other information" på følgende måte (eksempel): EET/KOVIK0110
- (Mellom Norge og Danmark er et krysningspunkt som heter "KOVIK" som vi vil krysse 1 time og 10 min etter avgang).

Forberedelser og papirarbeid før flyging



- ▶ Skriv deg inn i den operative permen
 - Dette er eneste måte klubben kan ha oversikt over hvor du flyr, og hvem du har med deg.
 - Vær nøye med å fylle inn navn på dine passasjerer, ikke bare ditt navn og to PAX

Forberedelser og papirarbeid før flyging–Passasjerbrief



- BSL D 1–1
 - Fartøysjefen skal sørge for at besetningsmedlemmer og passasjerer er gjort kjent med plasseringen og bruk av:
 - a) Sikkerhetsbelter
 - b) Nødutganger
 - c) Redningsvester, hvis medføring av slike er påbudt
 - d) Oksygenutstyret, hvis det er bestemt at det skal medføres oksygen
 - e) Annet nødutstyr som forefinnes til individuelt eller felles bruk.

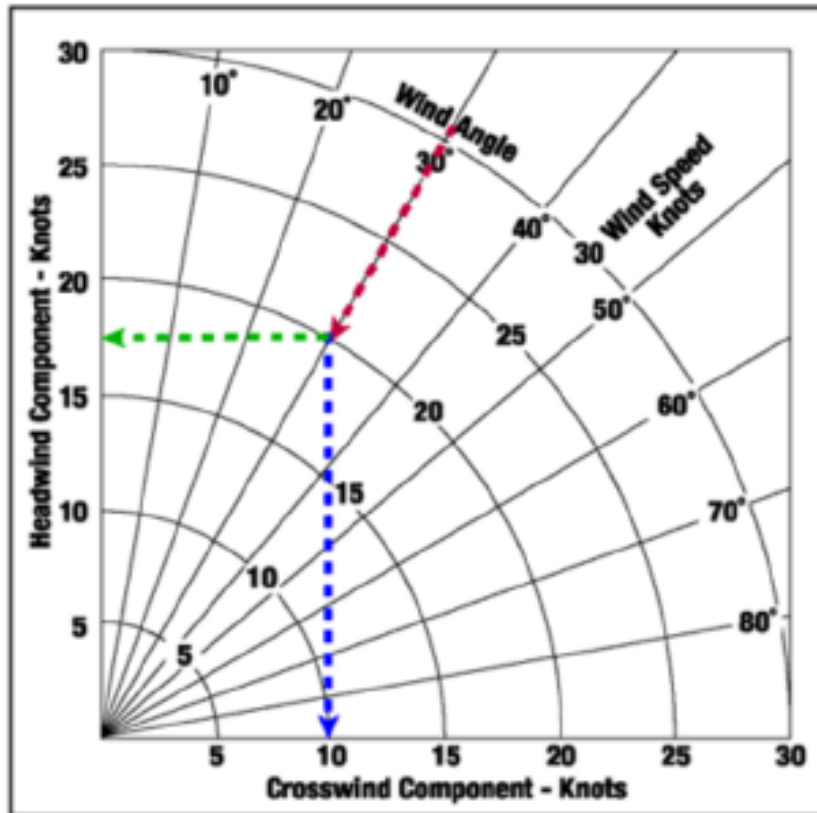
Forberedelser og papirarbeid før flyging– Utvidet passasjerbrief



► Passasjerbrief

- Kan være greit å ha denne i papirformat, så kan dine passasjerer gjennomgå den mens du er ute og gjør klar flyet.
- Ute i flyet må du:
 - demonstrere bruk av sikkerhetssele og dører
 - vise hvor brannslukker og førstehjelpsskrin er
 - forklare den som sitter foran at hun ikke må røre "styregreiene" uten at du gir tillatelse

Forberedelser og papirarbeid før flyging – finne X-wind komponent



Wind 20 kts, 30 degrees off CL gives headwind component 17 kts and x-wind component 10 kts.

Operativt – Frekvenser

- Sola
 - ATIS: 126.00
 - GND: 121.75
 - TWR: 118.35
 - Radar: 119.60 (S)
 - Radar: 119.40 (N)
- Haugesund
 - ATIS: 118.175
 - TWR: 120.50
- Norway Control:
 - 120.65 (S)
 - 134.925 (N)
- Bergen:
 - ATIS: 125.25
 - GND: 121.90
 - TWR: 119.10
 - Radar: 121.00
- Kjevik
 - ATIS: 124.475
 - TWR + Radar: 119.95
- Stord/Sørstokken
 - AFIS: 120.20

Operativt

- ▶ Slutt på fallskjem på Sola
 - Fallskjermklubben har måttet vike for den kommersielle luftfarten. De har nå base på Valle.
(Her er det rom for diskusjoner om politikk, framtid osv. Men den diskusjonen får vi ta i et annet fora)

- ▶ METAR/TAF/IGA/NOTAM
 - www.ippc.no

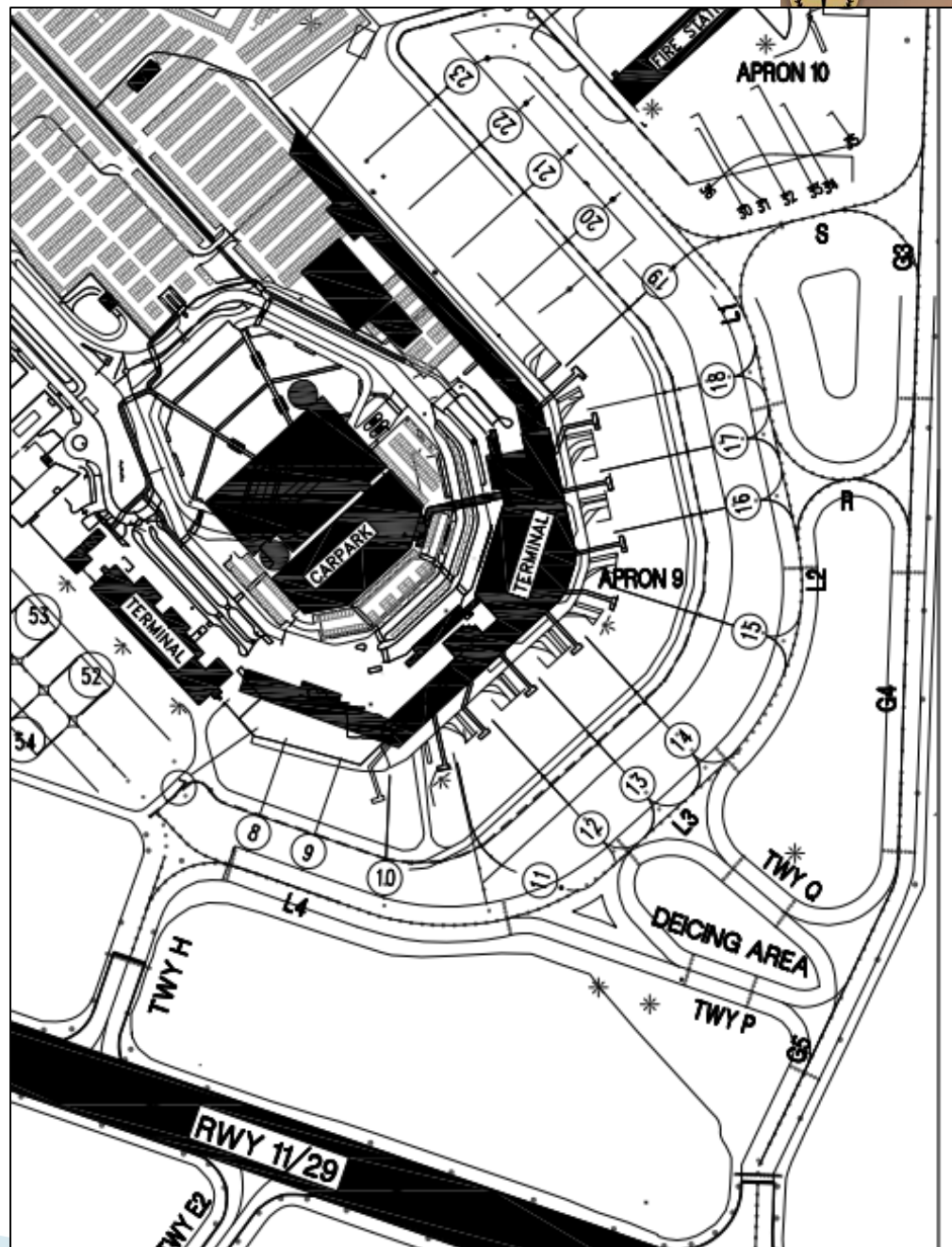
Operativt

- ▶ Bergen–krav om flightplan
 - Fra AIP (ENBR AD 2.20 pkt 1.5):
Med unntak av HOSP/SAR/EMERG-flyginger, er fullstendig ICAO reiseplan obligatorisk for all flyging (IFR og VFR) til/fra flyplassen. ATC har myndighet til å gjøre unntak fra dette kravet.

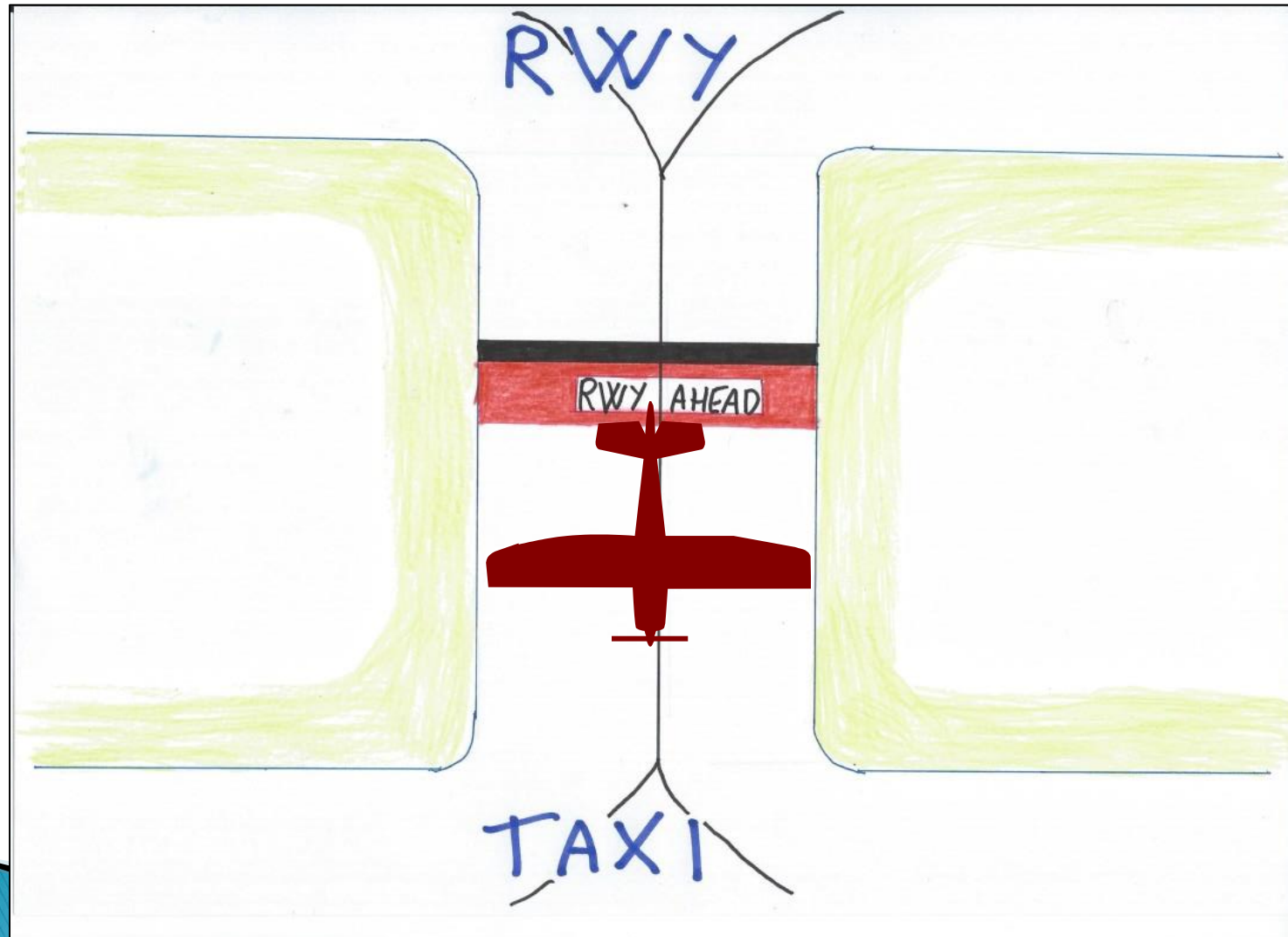
- ▶ Bergen
 - Ikke nødvendig å ringe på forhånd for slot/parkering så lenge man flyr VFR.
 - Fremdeles krav for IFR, uavhengig av overstående krav om flightplan (tlf 67031570).

Operativt

- ▶ Taxibaner på Sola
 - Alfa 1 (ikke på bildet)
 - Golf
 - Hotel
 - Lima
 - Papa
 - Quebeck
 - Romeo
 - Sierra
- ▶ NB! Klarering for avgang 36: «Taxi Golf, kross 11/29 to holding 36!»



Taxi av RWY–hvor langt?



Operativt

- ▶ Oppstart prosedyrer
 - Både på Sola og i Bergen er det krav til klarering for oppstart.
 - I Bergen forventes det at du kaller opp før du faktisk starter motoren.

Operativt

► Oppstart SOLA

- Ruteklarering
- Det vil medføre en endring i hvordan Sola Tårn utsteder ruteklareringer og avgangsklareringer.
- Historisk sett har Sola Tårn gitt ruteklarering samtidig med avgangsklarering. Dette er en lokal praksis som er unik i Norge, og ikke hensiktsmessig i forhold til relevant regelverk eller nasjonal standard.
- **Det er kritisk at flygere merker seg forskjellen mellom en ruteklarering og en avgangsklarering.** «Cleared to leave control zone via XXX» er ikke en avgangsklarering. Avgangsklarering fås kun når man står på rullebanen, eller er iferd med å entre rullebanen og inneholder alltid «take-off» i setningen.

Fraseologieksempel:

LN-ABC: «Tower, LN-ABC, at Apron 13, requesting startup, intention is to operate in Orre training area»

ATC: “LN-ABC, startup approved, QNH 1013, clearance available”

LN-ABC: “L-BC, QNH 1013, ready for clearance”

ATC: “L-BC is cleared to leave control zone via VIGDEL-REVE 1000ft or below, squawk 4502”

LN-ABC: “Cleared to leave control zone via REVE 1000ft or below, squawk 4502, L-BC”

Merk at man her kun har fått ruteklarering og ikke avgangsklarering

ATC: “L-BC, readback correct”

LN-ABC: «Tower, L-BC Requesting taxi»

ATC: «L-BC taxi to holding point RWY18 via TWY G1»

LN-ABC: “Taxi to holding point RWY18 via TWY G1, L-BC”

ATC: “L-BC, line up and wait RWY18”

LN-ABC: “Lining up RWY18, L-BC”

ATC: “L-BC, wind is 170 degrees 12 knots, RWY18 cleared for take-off, [right turn out]”

LN-ABC: “Cleared for take-off RWY18, [right turn out]”

Operativt– Støyforebygging

- ▶ Sola Lufthavn har mottatt en klage på støy fra småfly. På bakgrunn av dette kommer her en påminnelse om hvordan vi skal fly i kontrollsonen for å gjøre støybelastningen for nærmiljøet så lav som mulig.
- ▶ **Fra ENZV AIP pkt 3.3:**
- ▶ *Enmotors luftfartøyer skal stige rett fram til MNM 500 FT AMSL før eventuell sving startes.*

Operativt– Støyforebygging

- ▶ Fra klubbhåndboka pkt 3.10, Støyforebygging:
- ▶ *Tiltak innført i samråd med Lufttrafikktenesten januar 2003.*

Etter avgang stiger en rett fram til minst 500 fot før sving bort fra rullebanens forlengede senterlinje påbegynnes. Venstre sving etter avgang er fremdeles standard, men tårnet vil i stor grad forsøke å gi klareringer som medfører downwind på vestsiden av bane 18/36 (avhengig av trafikkbildet selvfølgelig).

- ▶ *Når vi er etablert på downwind reduseres motorturtallet til 2100 RPM.*

Operativt– Støyforebygging

- ▶ *Blir vi instruert fra tårnet om å foreta en tidlig sving etter avgang, unngå lav flyging over tettbebyggelsen. Dette ut fra sikkerhetsmessige hensyn i tilfelle motorkutt i avgang, og støymessige hensyn. Det lar seg gjøre å legge flygebanen over jordene ved flyplassen og fremdeles være vel klar av flygebanen til fly som er bak oss.*
- ▶ *Vi flyr ikke touch and go trening i kirketiden [fram til kl 13:00 på søn- og helligdager, red. anm.]. Hvis mulig bør en unngå intensiv touch and go trening på fine sommerkvelder. Noe av denne treningen kan f.eks. legges til Karmøy.*

Deltakerliste

- ▶ Nå lager vi en liste over de som ønsker at instruktør skal ta kontakt for flyging.
- ▶ Instruktørene:
www.solaflyklubb.no/instruktorer

Sjekkliste for flytur

► Før flyging:

- Booke fly
- Planlegge tur
 - kart
 - Operativ flygeplan
- Sjekke sertifikat/medical
- Nok landinger for passasjerer?
- ATC Flightplan
- Sjekke vær/NOTAM
- W/B
- Passasjerbrief
- Gå på toalettet
- Fylle ut operativ perm

► Før flyging (forts.)

- Redningsvester og gul vest
- DI
- Fuel
- Fylle ut DI i flyets loggbok

► Etter flyging

- Parkering
 - Hangar/fortøyning/rorlås
- Fylle ut flyets loggbok
- Fylle ut egen loggbok
- MyWebLog (husk fuel og olje som du evt. har fylt)
- Legge nøkler, flyets loggbok og dokument-mappe i hylla

Videre selvstudier

- ▶ VFR guide Norway (www.luftfartstilsynet.no)
- ▶ Fjellflyging (ISBN 82-91193-31-2nr)
- ▶ www.ippc.no
- ▶ Statens havarikommisjon for transport (<http://www.aibn.no>)
- ▶ <https://aopa.de/ueber-uns/for-foreign-pilots/for-foreign-pilots.html>