

FLYGHANDBOK

PILOT'S OPERATING HANDBOOK



NATIONALITETS- och REGISTRERINGSBETECKNING Nationality- and Registration Marks	SE-KSL
TYPBETECKNING Designation of Aircraft	EAA-PA25-Pawnee-V8
TILLVERKNINGSNUMMER Serial No	25-4557-1196
TILLVERKNINGSÅR Year of manufacture	2006
TILLVERKARE Manufacturer Namn: Staffan Norberg Adress: Hov 116 855 90 Sundsvall	

INNEHÅLL

0. UPPSTÄLLNING AV HANDBOK.
Publication Guidance.
1. ALLMÄNT.
General.
2. OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR.
Limitations.
3. NÖDFÖRFARANDEN.
Emergency procedures.
4. NORMALFÖRFARANDEN.
Normal procedures.
5. PRESTANDA.
Performance.
6. VIKT & BALANS
LASTNINGSSINSTRUKTION.
Weight & Balance.
7. BESKRIVNING AV
LUFTFARTYG/SYSTEM.
Aircraft/Systems Description.
8. SERVICE & UNDERHÅLL.
Service & Maintenance.
9. SUPPLEMENT.
Supplements.
10. SÄKERHETSTIPS.
Safety Tips.

LUFTFARTYGET ÄR EXPERIMENTKLASSAT OCH UPPFYLLER
KRAVEN HÄRFÖR ENLIGT LUFTFARTSINSPEKTIONENS BESTÄMMELSE
BCL-M 5.2
Approved in Experimental Category based on the Swedish Civil Aviation Administration Regulation
BCL-M 5.2.

DENNA FLYGHANDBOK SKALL ALLTID MEDFÖRAS OMBORD UNDER FLYGNING.
This handbook shall always be carried onboard during flight.

FLYGHANDBOKEN ÄR UPPRÄTTAD AV:
Pilot's Operating Handbook is prepared by:

Namn: Staffan Norberg _____

Adress: Hov 116 _____

Postnr. / Ort: 855 90 Sundsvall _____

FLYGHANDBOKEN ÄR GODKÄND AV
EAA Sweden

Pilot's Operating Handbook is Approved by EAA Sweden

Ort: _____ Datum: _____

Flygchef alt. Bitr Flygchef EAA

OM DENNA FLYGHANDBOK UPPHITTAS, VAR GOD SÄND DEN TILL:
EAA SVERIGE, HÄGERSTALUND, 164 74 KISTA.

If this Flight Manual is found, kindly forward it to:
EAA Sweden, Hägerstalund, S-164 74 Kista, SWEDEN



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 0
Uppställning av
Handbok

KAPITEL 0 UPPSTÄLLNING AV HANDBOK

INNEHÅLL

- 0.1 Kapitelindelning
- 0.2 Anmärkningar
- 0.3 Kontrollista
- 0.4 Förteckning över ändringar

Information angående utgivningsstatus

1. Flyghandbokens grundoriginal sammanställt av Bo Danielsson
2. Reviderad, Januari 1993, EAA/PAH
3. Reviderad och upplagd på PC, November 1994, EAA/KEE
4. Reviderad, September 1996, EAA/PAH
5. Reviderad, April 1999, EAA/PAH



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 0 Uppställning av Handbok

0.1 KAPITELINDELNING

Denna flyghandbok är indelad i följande kapitel:

- 0 Uppställning av Handbok
- 1 Allmän information
- 2 Operativa Begränsningar
- 3 Nödförfaranden
- 4 Normalförfaranden
- 5 Prestanda
- 6 Vikt och Balans / Lastningsinstruktion
- 7 Beskrivning av Luftfartyg och System
- 8 Service och Underhåll
- 9 Supplement
- 10 Säkerhetstips



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 0
Uppställning av
Handbok

0.2 ANMÄRKNINGAR

1. Denna flyghandbok gäller endast för det luftfartyg, vars nationalitets- och registreringsbeteckning finns angiven på titelbladet.
2. Föraren är skyldig att äga kännedom om innehållet i denna flyghandbok, inklusive ändringar och tillämpliga bilagor, som erfordras för flygningens säkra genomförande.
3. Av EAA godkända blad får icke utbytas och inga ändringar eller tillägg till det godkända innehållet får ske utan EAA:s godkännande. Utgivaren av denna flyghandbok ansvarar för utgivandet av ändringar.
4. Ändringar till flyghandboken, som påverkar luftfartygets luftvärdighet meddelas via Luftfartsinspektionens publikation Luftvärdighetsdirektiv, EAA eller av tillverkaren. Det åligger luftfartygets ägare att införa föreskrivna ändringar och göra anteckningar härom på FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGAR, Kap 0, mom 0.4. (Sida 0-5)
5. Om denna flyghandbok förkommer, skall EAA genast underrättas därom.

Notes:

1. This Flight Manual applies only to the aircraft which Nationality and Registration Marks are noted on the title page.
2. It is the pilot's responsibility to be familiar with the contents of this Flight Manual including revisions and any relevant supplements.
3. Pages approved by the EAA may not be exchanged and no alterations of or additions to the approved contents may be made without the EAAs approval. The editor of this Flight Manual is responsible for the edition of amendments.
4. Amendments which effect the airworthiness of the aircraft will be announced in the publication Luftvärdighetsdirektiv issued by the Swedish Civil Aviation Administration, by the manufacturer or by the EAA. The owner is responsible for incorporating prescribed amendments and should make notes about these on the record of amendments on page 0-5.
5. If this manual is lost, inform EAA Sweden immediately.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 0
Uppställning av
Handbok

0.3 KONTROLLISTA

<u>Sidans nr</u>	<u>Sidans datum</u>	<u>Sidans nr</u>	<u>Sidans datum</u>
0-1	09-06-29	4-7	09-06-29
0-2	09-06-29		
0-3	09-06-29	5-1	09-06-29
0-4	09-06-29	5-2	09-06-29
0-5	09-06-29	5-3	09-06-29
		5-4	09-06-29
1-1	09-06-29		
1-2	09-06-29	6-1	09-06-29
1-3	09-06-29	6-2	09-06-29
1-4	09-06-29		
1-5	09-06-29	7-1	09-06-29
1-6	09-06-29	7-2	09-06-29
1-7	09-06-29	7-3	09-06-29
1-8	09-06-29	7-4	09-06-29
1-9	09-06-29		
1-10	09-06-29	8-1	09-06-29
		8-2	09-06-29
2-1	09-06-29	8-3	09-06-29
2-2	09-06-29		
2-3	09-06-29	9-1	09-06-29
2-4	09-06-29	9-2	09-06-29
2-5	09-06-29		
2-6	09-06-29	10-1	09-06-29
2-7	09-06-29		
2-8	09-06-29		
3-1	09-06-29		
3-2	09-06-29		
3-3	09-06-29		
3-4	09-06-29		
3-5	09-06-29		
3-6	09-06-29		
3-7	09-06-29		
3-8	09-06-29		
4-1	09-06-29		
4-2	09-06-29		
4-3	09-06-29		
4-4	09-06-29		
4-5	09-06-29		
4-6	09-06-29		



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 1
Allmän
Information

KAPITEL 1. ALLMÄN INFORMATION

INNEHÅLL

- 1.0 Beskrivning
- 1.1 Treplanskiss
- 1.2 Typspecifikation
- 1.3 Motor
- 1.4 Propeller
- 1.5 Bränsletyp och mängd
- 1.6 Oljetyp och mängd
- 1.7 Bagagerum
- 1.8 Belastningar
- 1.9 Förkortningar och terminologi
- 1.10 Omvandlingstabeller/diagram
- 1.11 Bestämning av vindkomponent/diagram



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 1
Allmän
Information

1.0 BESKRIVNING

Denna beskrivning gäller luftfartyg av typ: EAA-PA25-Pawnee-V8

Registreringsbeteckning: SE-KSL

Förteckning över fast och lös utrustning finns upptagen i luftfartygets grundspecifikation.

Vissa mått kan ändras om flygplanet är försett med annan propeller, skidor eller annan utrustning.

Luftfartyget är i huvudsak byggt av följande material: Kropp stålrör 4130 krom molybden samt stål 1025. Vingar Aluminium

Beklädnad av kropp och vingar är Al-plåt och polyesterduk

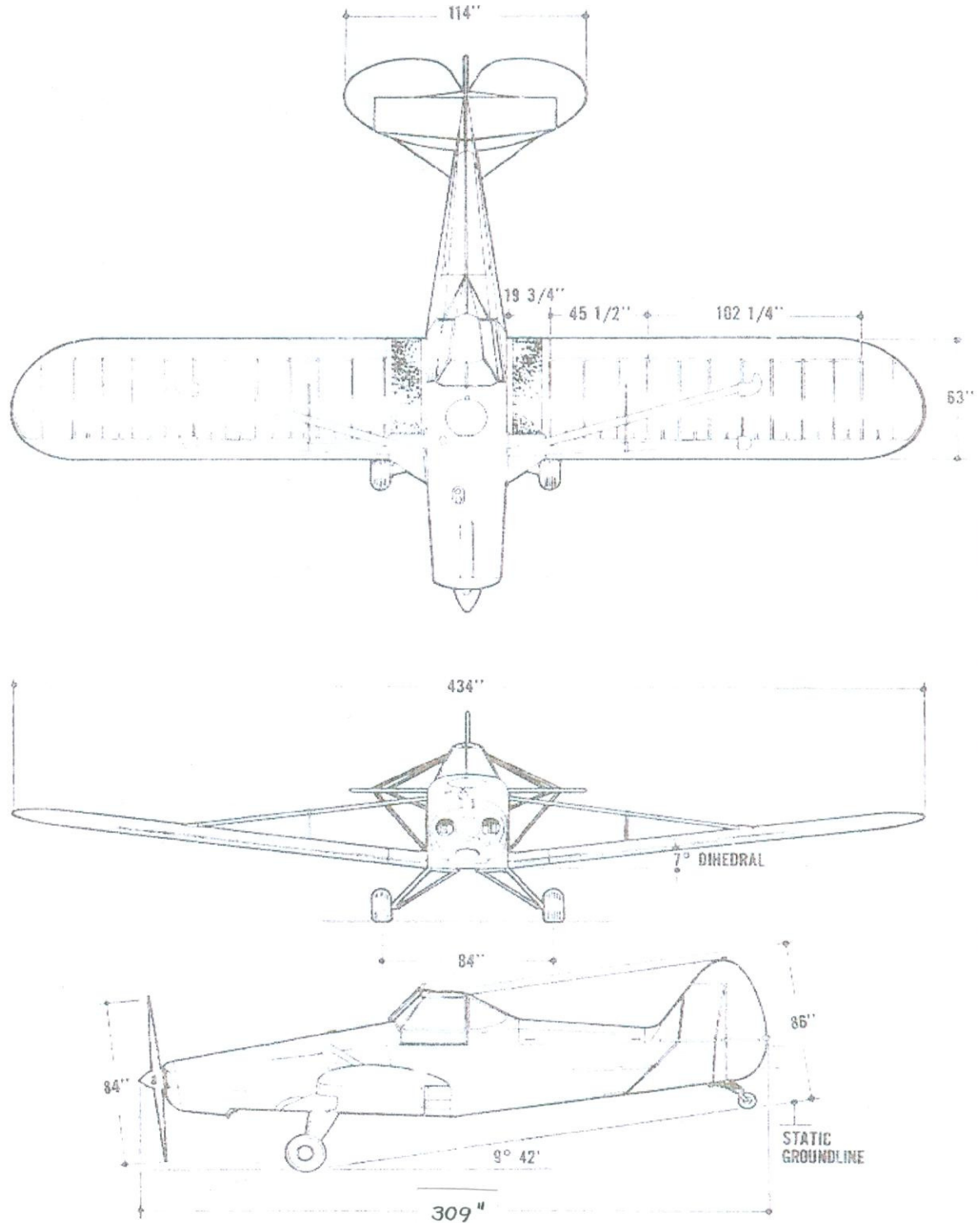
Luftfartyget har sporr-ställ.

Luftfartyget har 1 fasta sittplatser inkl förarplats.

Luftfartyget manövreras med spak.

1.1 TREPLANSKISS

Samtliga mått är i tum (inch).





FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 1
Allmän
Information

1.2 TYPSPESIFIKATION

Detta luftfartyg är amatörbyggt/klassat i experimentklass enligt BCL -M 5.2.

1.3 MOTOR

Tillverkare: General Motors
Typ/effekt: LS1/300 hk

1.4 PROPELLER

Typ: Vesta VT3-84G
Diameter/Stigning: 84"/På marken omställbar.

1.5 BRÄNSLETYP OCH MÄNGD

Typ: min 98 oktan bilbensin

Kroppstank: 144 liter.
Utnyttjbart: 140 liter

1.6 OLJETYP OCH MÄNGD

Typ: 5W30 i temp intervallet från -20 °C till +35 °C

Mängd: 5.2 liter.

Dränerbart: 4.7 liter.

1.7 BAGAGERUM

Volym: 285 liter

Mått: 0.68 x 0.70 x 0.60 m

Max last : 50kg

Momentarm: 236 cm

1.8 BELASTNINGAR

Vingbelastning: 58.8 kg/m²

Effektbelastning: 3.94 kg/kw



1.9 FÖRKORTNINGAR OCH TERMINOLOGI

1.9.1 Farter

- CAS** Calibrated Air Speed. Med kalibrerad fart menas luftfartygets indikerade fart (IAS) korrigerad för platsfel dvs höjd, temperatur och kompressibilitet. CAS är detsamma som TAS (True Air Speed) i standardatmosfär vid havsytans nivå.
- KCAS** Kalibrerad fart uttryckt i knop.
- GS** Ground Speed är luftfartygets fart relativt marken (färdhastigheten).
- IAS** Indicated Air Speed är den indikerade fart som avläses på fartmätaren.
- KIAS** Indikerad fart uttryckt i knop.
- TAS** True Air Speed är luftfartygets verkliga fart relativt ostörd luft.
- V_A** Manouvering Speed. Max manöverfart är den högsta fart vid vilken fulla roderutslag kan ansättas utan att luftfartyget får strukturella skador.
- V_{FE}** Maximum Flap Extended Speed. Max fart med utfällda vingklaffar.
- V_{NE}** Never Exceed Speed. Fartgräns som under inga förhållanden får överskridas .
- V_{NO}** Maximum Structural Crusing Speed. Max marschfart som inte får överskridas annat än i lugn luft och då endast med försiktighet.
- V_S** Stall Speed. Stallfart är den lägsta fart vid vilken luftfartyget kan kontrolleras.
- V_{SO}** Den lägsta flygfart vid vilken luftfartyget kan kontrolleras, då det är förberett för landning, dvs med landställ och klaffar utfällda (landningskonfiguration).



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 1
Allmän
Information

- V_x Best Angle-of-Climb Speed. Fart för bästa stigvinkel är den fart vid vilken luftfartyget vinner bästa höjd under kortast möjliga förflyttning i horisontell led.
- V_y Best Rate-of-Climb Speed. Fart för bästa stighastighet är den fart vid vilken luftfartyget uppnår en viss höjd på kortast möjliga tid.

1.9.2 Meteorologisk terminologi

- ISA Internationell Standard Atmosfär i vilken följande förutsättningar anses uppfyllda:
Luften är en torr idealgas.
Temperaturen vid havsytans nivå är +15° C.
Luftrycket vid havsytans nivå är 1013 hPa.
Temperaturavtagandet är 0,64° C/100 m (2° C/1000 fot) från havsytans nivå till den höjd, där temperaturen är -56,5° C och att temperaturen därefter är konstant.
- OAT Outside Air Temperatur. Ytterluftens temperatur är temperaturen i fri stillastående luft, uppmätt och korrigerad för instrumentfel och kompressibilitetseffekten .
- Tryck-
höjd Avläst höjd på en barometrisk höjdmätare, vars tryckskala är inställd på 1013 hPa. Instrument- och höjdmätarplatsfelen förutsätts vara noll.
- FL Flight Level. Flygnivå. Tryckhöjd i 100-tals fot, då en rättvisande höjdmätares barometerskala är inställd på 1013 hPa (29.92 tum Hg).

1.9.3 Övriga förkortningar.

- BCL Bestämmelser för Civil Luftfart.
- FPM Fot Per Minut.
- ft Fot = 0,3048 m.
- Gal Avser US gallon (United States gallon) = 3,79 liter.
- Hg Beteckning för kvicksilver.
- hp Beteckning för horsepower (engelsk hästkraft).
- h Timme.
- ICAO International Civil Aviation Organisation



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 1 Allmän Information

kt	Knop (knot/knots) = 1,852 kilometer per timme.
kPa	kiloPascal. 1 kPa = 0,01 kg/cm ²
kW	kiloWatt. 1 kW = 1.341 hp.
Lbs	Engelskt pund = 0,4536 kg.
hPa	HektoPascal
MP	Ingastryck (Manifold Pressure).
NM	Distansminuter (Nautical Miles) = 1,852 km.
psi	Engelska pund per kvadrattum (pound per squar inch) = 0,07031 kg/cm ² .
RPM	Varv per minut (Revolutions Per Minute).
TP	Tyngdpunkt .

1.9.4 Prestanda och färdplanering

Stiggradient	Förhållandet mellan uppnådd höjdvinst och horisontell förflyttning under en tidsenhet
Demonstrerad sidvindskomposant	Sidvindskomposant vid vilken full kontroll av luftfartyget visades under start och landning vid certifieringsproven.
Accelerate-Stop distance	Den distans som luftfartyget tillryggalägger från stillastående till stopp, då det accelererar till en given fart följt av helt motoravdrag och inbromsning

1.9.5 Vikt och balans

Referensplan	Ett tänkt vertikalt plan från vilket alla horisontella avstånd mäts vid beräkning av tyngdpunktsläget.
Arm	Det horisontella avståndet från referensplanet till tyngdpunkten hos ett föremål
Massmoment	Vikten (massan) av ett föremål multiplicerad med dess arm.
CG, Center of Gravity	Tyngdpunktsläget, den punkt i vilken luftfartyget skall understödjas för att balansera.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 1
Allmän
Information

Tyngdpunktslägets momentarm	Den momentarm som erhålls då de individuella massmomenten summerats och därefter dividerats med luftfartygets totalvikt.
Tyngdpunktsgränser	De yttre begränsningslinjer i ett tyngdpunktsdiagram inom vilka tyngdpunkten måste ligga vid en given vikt för att luftfartyget skall ha normal manöverbarhet.
Utnyttjbart bränsle	Bränslemängd som kan påräknas vid färdplanering.
Ej utnyttjbart bränsle	Bränsle som finns kvar i tankarna då motorn körts till dess bränslestopp inträffat.
Grundtomvikt, Basic Weight	Vikten av utrustat luftfartyg enligt grundspecifikation, inklusive full oljemängd och ej utnyttjbart bränsle.
Tillsatsvikt	Skillnaden mellan startvikt och grund tomvikt.
Max vikt, Zero fuel	Max vikt exklusive utnyttjbart bränsle.

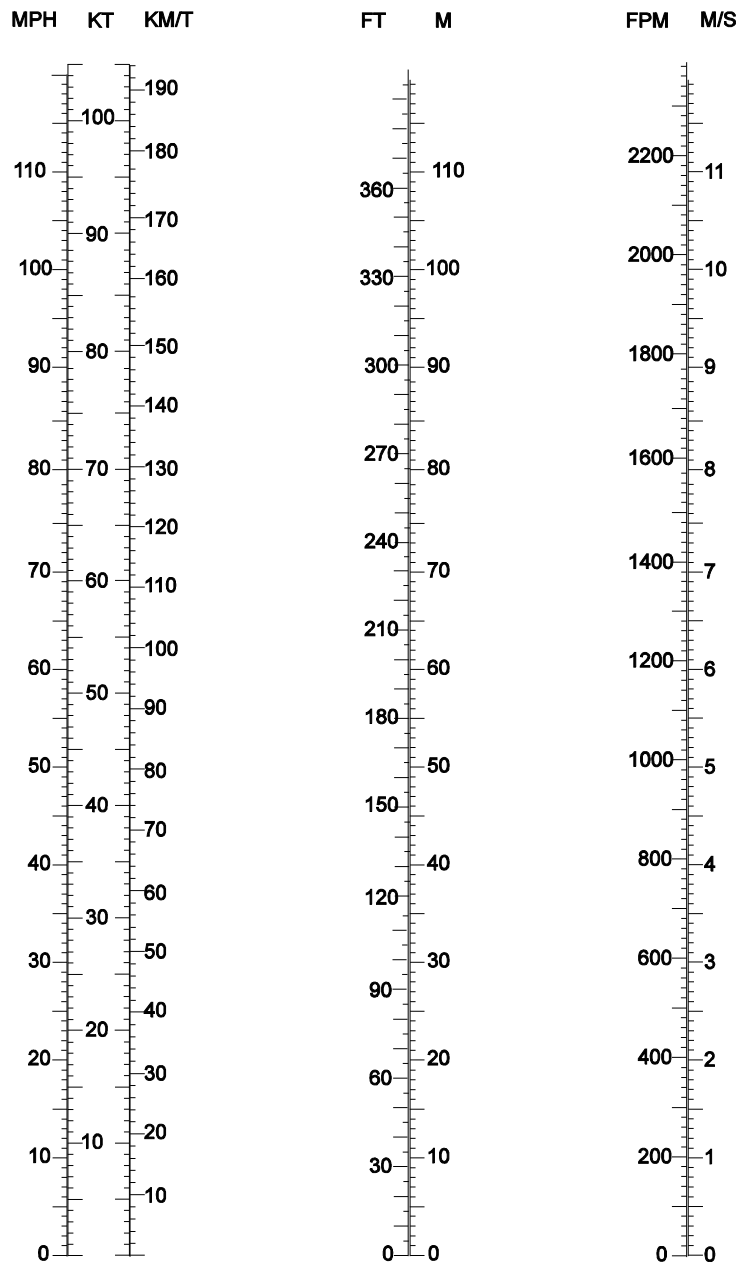


FLYGHANDBOK SE-KSL

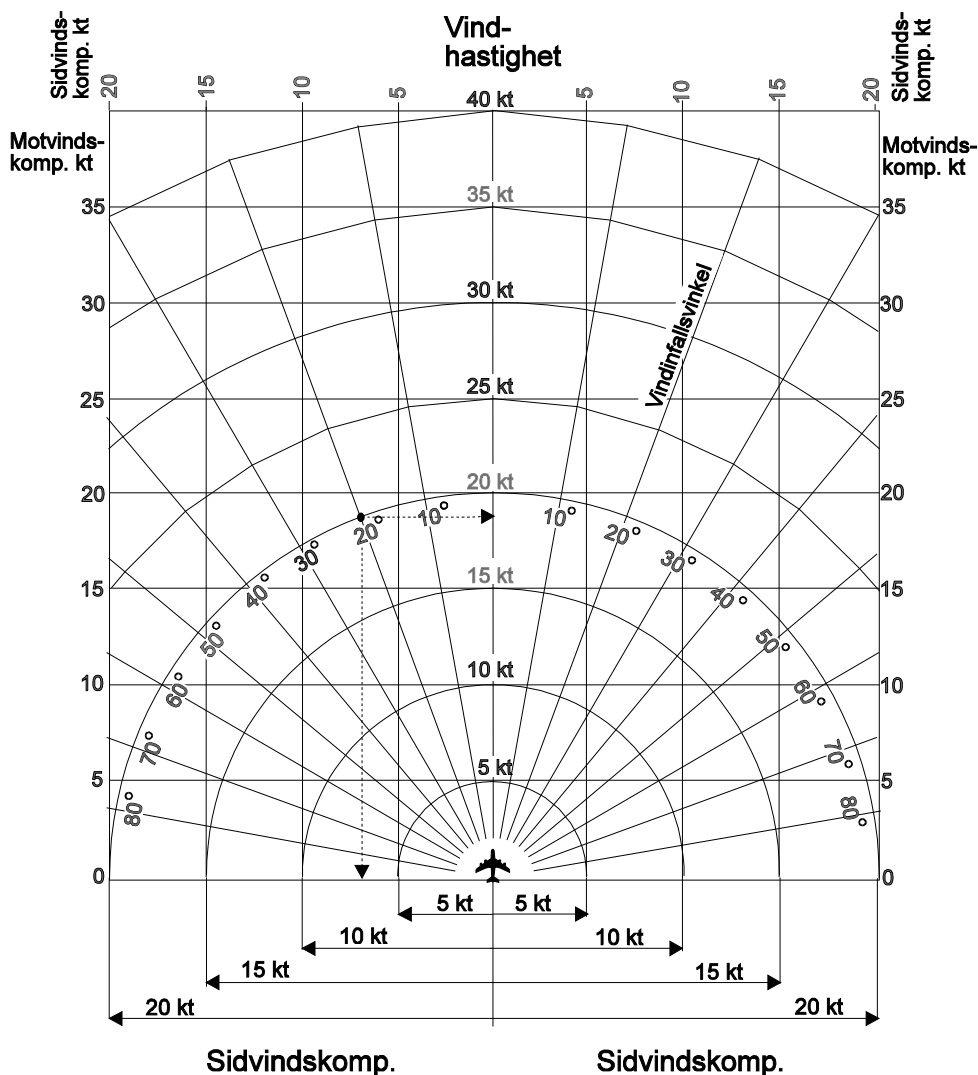
Kapitel 1
Allmän
Information

1.10 OMVANDLINGSTABELLER / DIAGRAM.

Fart och distans Höjd Stig- och sjunkhastighet



1.11 DIAGRAM FÖR BESTÄMNING AV VINDKOMPOSANT



Diagrammets exempel:

Givet: Vindhastighet = 20 kt, vindinfallsvinkel = 20 grader

Svar: Motvindskomponent = 19 kt

Sidvindskomponent = 7 kt



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 2 Operativa Begränsningar

KAPITEL 2 OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR

INNEHÅLL

- 2.1 Allmänt - Konstruktionsbegränsningar
- 2.2 Fartbegränsningar
- 2.3 Sidvindskomponent
- 2.4 Motoranläggning
- 2.5 Viktbegränsningar
- 2.6 Tyngdpunktsbegränsningar
- 2.7 Manöverbegränsningar
- 2.8 Lastfaktorer
- 2.9 Max antal personer ombord
- 2.10 Tjänstbarhet
- 2.11 Bullernivå
- 2.12 Skyltar och märkningar



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 2 Operativa Begränsningar

2.1 ALLMÄNT - KONSTRUKTIONSBEGRENSNINGAR

Begränsningar angivna i detta kapitel har blivit godkända av EAA. Luftfartyget är byggt och utprovat enligt BCL -M 5.2 för:

- Normal flygning (Normal Category)
- Begränsad avancerad flygning (Utility Category)
- Avancerad flygning (Aerobatic Category)

2.2 FARTBEGRENSNINGAR

Nedanstående farter är angivna i avläst fart (IAS)

Max tillåten fart (V_{NE}): 156 mph

Max marschfart (V_{NO}): 124 mph

Max manöverfart (V_A): 124 mph

Max fart för utfällning av vingklaffar (V_{FE}): 109 mph

2.2.1 Instrumentmärkning fartmätare:

Röd radiell linje: Fart som ej får överskridas: 156 mph

Gul båge: Område där flygning skall ske försiktigt och endast i lugn luft: 124 - 156 mph

Grön båge: Område för normal flygning: 61 - 124 mph

Vit båge: Tillåtet område för flygning med utfällda vingklaffar: 60 – 109 mph



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 2 Operativa Begränsningar

2.3 SIDVINDSKOMPOSANT

Max utprovad sidvindskomposant för start och landning på torr bana är: 15 kt.
Se Kap 1 mom 1.11, Bestämning av vindkomposant.

2.4 MOTORANLÄGGNING

Tillverkare: General Motors
Motortyp: LS1/V8

2.4.1 Motorbegränsningar

Max effekt: 300hk
Max varvtal: 4600 rpm

Oljetemp: 60-120°
Oljetryck: 0.41-4.0 bar

Bränsle/ Min oktantal: Bilbensin/98
Bränsletryck: 55-65psi

Propellertillverkare: Vesta Inc
Typ: VT3-84G

Statiskt varvtal max/min: 4050/3980 rpm



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 2 Operativa Begränsningar

2.4.2 Märkning av motorinstrument

Varvtal

Grön båge (normalt område): 3900-4350 rpm

Gul båge (icke kontinuerlig effekt): 4350-4600 rpm

Rött streck (maximum): 4600 rpm

Oljetemperatur

Grön båge (normalt område): 65-110° C

Rött streck (maximum): 120° C

Oljetryck

Grön båge (normalt område): 2.0-4.0 bar

Gul båge (skärpt uppmärksamhet): 0.41-1.99 bar

Rött streck (minimum): 0.41 bar

Rött streck (maximum): 4.5 bar

Oljetemperatur propellerväxel

Grön båge (normalt område): 50-110° C

Rött streck (maximum): 120° C

Bränsletryck

Grön båge (normalt område): 55-65 psi

Rött streck (minimum): 55 psi

Rött streck (maximum): 65 psi

Vattentemperatur

Grön båge (normalt område): 90-98° C

Rött streck (maximum): 105° C



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 2 Operativa Begränsningar

2.5 VIKTBEGRÄNSNINGAR

Max tillåten flygvikt:- Normal flygning: 999kg

Max tillåten landningsvikt: 999kg

Anm : Max tillåten start- och landningsvikt med hänsyn till banlängd, hinder i startriktning och hinder längs färdlinjer framgår av kap 5.

Max tillåten vikt i bagageutrymme: 50kg

Max tillåten vikt (ej passagerare) vid lastning i stolar: 120kg/stol.

Luftfartyget skall under flygning alltid vara så lastat, att dess högsta tillåtna flygvikt icke överskrides samt att dess tyngdpunkt under flygning icke kommer att förflytta sig utanför det tillåtna tyngdpunktsområdet.



2.6 TYNGDPUNKTSBEGRENSNINGAR

Luffartygets tyngdpunkt skall under flygning ligga inom ett område med nedan angivna gränser i förhållande till luffartygets referensplan.

Referensplan: Vertikalt plan beläget 198,1cm framför vingens framkant, mätt vid vingroten. Avstånd bakom referensplan anges med (+) tecken, avstånd framför med (-) tecken.

2.6.1 Normal flygning

<u>Flygvikt</u>	<u>Främre gräns</u>	<u>Bakre gräns</u>
813 kg	+217,4cm	+235cm
999kg och lägre	+220cm	+235cm

Rätlinjig förändring av gränserna mellan de angivna flygvikterna.

2.6.2 Begränsad avancerad flygning

Flygplanet är ej godkänt för begränsad avancerad flygning.

2.6.3 Avancerad flygning

Flygplanet är ej godkänt för avancerad flygning.

2.7 MANÖVERBEGRENSNINGAR

2.7.1 Normal flygning

Flygning skall begränsas till normala manövrer men får inkludera stall och svängar med max bankningsvinkel 60 grader. Alla avancerade manövrer inklusive spinn är förbjudna.

2.7.2 Begränsad avancerad flygning

Flygplanet är ej godkänt för begränsad avancerad flygning.

2.7.3 Avancerad flygning

Flygplanet är ej godkänt för avancerad flygning.

2.8 LASTFAKTORER

Högsta tillåtna lastfaktorer:

<u>Normal flygning:</u>	Utan klaff	+3.8	-0.5
	Med klaff	+3.8	-0.5



2.9 MAX ANTAL PERSONER OMBORD

2.9.1 Normal flygning

Max antal personer ombord (inkl förare) får ej överskrida en person och ej heller antalet fasta sittplatser med säkerhetsbälten. Se BCL beträffande befordran av barn.

2.9.2 Begränsad avancerad flygning

N/A

2.9.3 Avancerad flygning

N/A

2.10 TJÄNSTBARHET

Amatörbyggda luftfartyg, för vilka flygtillstånd utfärdats, har generellt tillstånd att flyga inom Norden.

Anm. Sverige har överenskommit med de länder i Europa som tillhör samarbetsorganisationen ECAC, att amatörbyggda, svenskegistrerade luftfartyg, som har luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd får flyga inom dessa länder under förutsättning att de operativa bestämmelserna i respektive land följs.

I andra länder är flygning inte tillåten, såvida inte tillstånd förts lämnats av det aktuella landets luftfartsmyndighet.

Amatörbyggt luftfartyg får endast användas för privatflygning samt typutbildning. Användning för övrig skolflygning kräver särskilt godkännande av Luftfartsinspektionen.

Flygning under isbildningsförhållanden är icke tillåten.

Vid flygning under vissa driftsförhållanden (IFR-flygning, mörkerflygning etc) skall kraven på erforderlig utrustning vara uppfyllda i enlighet med de krav som gäller härför.

2.11 BULLERNIVÅ

Bullerprov i enlighet med BCL-M 2.2 har utförts och bullernivån är officiellt dokumenterad i det för luftfartyget utfärdade Miljövårdighetsbeviset.



2.12 SKYLTAR OCH MÄRKNINGAR

2.12.1 Skyltar fullt synliga för föraren

Operativa begränsningar enligt flyghandbok, skyltar och märkningar skall iakttas

VARNING

Luftfartyget har ej kontrollerats fylla kraven för luftvärdighet i Normalklass.

(Båda skyltarna kan vara sammanslagna till en skylt).

2.12.2 Skyltar som finns anbringade i luftfartyget

Nationalitet och registreringsbeteckning
(Utförd i rostfritt stål)

SE-KSL

Identifieringsskylt

Typ: EAA-PA25-Pawnee V8
Tillv. nr: 25-4557-1196
Tillv. år: 2006
Tillverkare: Staffan Norberg
Ort: Sundsvall

Motor, propeller och hjälppapparater har tillverkningsskyltar märkta med texten EXPERIMENT.

Ordet EXPERIMENT med 30 mm höga versaler är anbringade på utsidan av flygkroppen i närhet av ingångsdörr eller motsvarande.

Flygkropp och vingar är försedda med nationalitets- och registreringsbokstäver enligt BCL -M 1.3.



KAPITEL 3 NÖDFÖRFARANDEN

INNEHÅLL

Nödchecklista

- 3.1 Fel på motoranläggning
 - 3.1.1 Motorstopp vid start
 - 3.1.2 Motorstopp efter lättning
 - 3.1.3 Motorstörning
 - 3.1.4 Motorstopp under flygning
 - 3.1.5 Återstart och ventilation av motorn
 - 3.1.6 Onormalt oljetryck och/eller oljetemperatur
- 3.2 Fel på elanläggningen
- 3.3 Brand
 - 3.3.1 Brand i motorn på marken
 - 3.3.2 Motorbrand under flygning
 - 3.3.3 Brand i förarrummet
 - 3.3.4 Avlägsnande av rök och gas
- 3.4 Nödlandning
 - 3.4.1 Nödlandning med stoppad motor
 - 3.4.2 Nödlandning med punkterat däck
- 3.5 Ofrivillig spin



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 3
Nödförfaranden

OBS. Se för övrigt flyghandboken betr. olika nödförfaranden.

NÖDCHECKLISTA

MOTORSTÖRNING/STOPP UNDER FLYGNING

- Farten 80 MPH
- Bränslepumpar..... BÅDA TILL

MOTORBRAND UNDER FLYGNING

- Bränslekran STÄNG
- Motorvarv ÖKA
- Kabinluft STÄNG
- Farten 80 MPH
- Nödlandningsfält VÄLJ

BRAND I FÖRARKABINEN

- Huvudström FRÅN
- Varmluft/Friskluft STÄNG
- Släck branden

NÖDLANDNING MED STOPPAD MOTOR

- Farten 80 MPH
- Vindriktning/Fältval BESTÄM
- Nödmeddelande/ELT..... SÄND
- Fastbindning DRA ÅT

På finalen

- Huvudström FRÅN
- Bränslekran STÄNG
- Landa med låg stjärt och lägsta möjliga fart

ANM: Denna NÖDCHECKLISTA (inramad) skall - på lämpligt sätt -- kopieras och fastsättas i flygplanet (se BCL-M 1.5 mom 4.5.3) samt märkas med flygplanets Nat- och reg.beteckning.



3.1 FEL PÅ MOTORANLÄGGNING

3.1.1 Motorstopp vid start

Motorstopp inträffar då luftfartyget är i rullning på banan eller vid lättning.

- Dra av gasen
- Bromsa
- Slå av spridare och bränslepumpar.

OBS! Om motorstopp inträffar i ett sådant läge på banan att den återstående delen bedöms som otillräcklig för att få luftfartyget att stoppa vid max bromsning och terrängen utanför banan är sådan att utrullning utanför banan bedöms innebära stora risker, gör "ground loop".

3.1.2 Motorstopp efter lättning

Motorstopp inträffar under första delen av stigningen efter lättning.

- Sänk nosen så att farten bibehålles.
- Ansätt landning rakt fram med endast mindre kursändringar för att undvika de största hindren.
- Slå på både huvudström A och B.
- Kontrollera att båda spridarna är TILL.
- Båda bränslepumparna TILL.
- Om motorn inte startar slå båda huvudströmbrytarna FRÅN.

3.1.3 Motorstopp vid start under bogsering av segelflygplan

Motorstopp inträffar då luftfartygen är i rullning på banan eller vid lättning.

- Dra av gasen.
- Meddela segelflygplanet via radio.
- Bromsa.
- Slå av spridare och bränslepumpar.

3.1.4 Motorstopp efter lättning vid bogsering av segelflygplan

Motorstopp inträffar under första delen av stigningen efter lättning.

- Sänk nosen så att farten bibehålles.
- Meddela segelflygplanet att koppla ur eller klipp bogserlinan.
- Ansätt landning rakt fram med endast mindre kursändringar för att undvika de största hindren.
- Slå på både huvudström A och B.
- Kontrollera att båda spridarna är TILL.
- Båda bränslepumparna TILL.
- Om motorn inte startar slå båda huvudströmbrytarna FRÅN.



3.1.5 Motorstörning (Onormalt varvtalsfall, motorskakningar etc).

Oväntad minskning av motorvarvtal och/eller skakningar i motorn kan orsakas av bränslebrist, fel bränsleluftblandning, detaljfel i bränslesystemet, tändningsfel, skärningstendenser etc.

Trolig orsak: fel bränsleluftblandning eller fel i bränslesystemet

- Kontrollera båda bränslespridarna läge (TILL) och bränslemängden.
- Båda bränslepumparna TILL.
- Sätt både huvudström A och B i läge TILL.
- Kvarstår motorstörningen, avbryt flygningen och uppsök snarast lämplig landningsplats.
- Vid bogsering av segelflygplan beordra urkoppling eller klipp linan.

Trolig orsak: tändningsfel

- Kontrollera säkringarna på V och H spridarsida.

3.1.6 Motorstopp under flygning

- Under glidflykten mot landningsbar terräng vidtag följande åtgärder. (Gliddistansen som funktion av höjden se kap 5).
- Håll fart 80 mph
- Kontrollera spridarna båda i lägen (TILL) och bränslemängden.
- Båda bränslepumparna läge TILL
- Både huvudström A och B i läge TILL

3.1.7 Återstart och ventilation av motorn

Anm. Försök inte återstarta motorn efter brand.

Om åtgärder under MOTORSTOPP UNDER FLYGNING vidtagits och höjden tillåter det, gör följande:

- Håll fart 80 mph.
- Om propellern stannat försök dyka igång den, alternativt försök starta med startmotorn.
- När propellern roterar skjut in gasreglaget helt för att ventileras motorn några sekunder.
- Ställ gasreglaget i startläget.



3.1.8 Onormalt oljetryck och/eller oljetemperatur

Onormal oljetrycksindikering kan orsakas av oljebrist, för låg eller för hög oljetemperatur, detaljfel i oljesystemet, indikatorfel etc.

Onormalt hög oljetemperatur kan orsakas av för hög motorbelastning i förhållande till fart och lufttemperatur, begynnande motorstörning, oljebrist /oljeläcka eller fel i oljesystemet etc.

- Prova hur oljetrycket och oljetemperaturen reagerar för olika motorvarvtal .
- Kan oljetrycket eller oljetemperaturen inte hållas inom tillåtna gränser, avbryt flygningen och uppsök snarast lämplig landningsplats Var beredd på motorstopp.
- Bedömningslanda.



3.2 FEL PÅ ELANLÄGGNINGEN

3.2.1 Enstaka komponentbortfall

Om komponentbortfallet beror på utlöst säkring vidtag följande:

- Slå från strömförbrukaren. Läge OFF.
- Tryck in säkringen.
- Slå åter till strömförbrukaren, läge ON och observera säkringen.
- Säkringen löser ut igen: Slå från strömförbrukaren. Läge OFF.
- Säkringen löser inte ut igen: Låt strömförbrukaren vara i tillslaget läge, ON, och håll den under skärpt uppsikt.

3.2.2 Totalt strömavbrott

Vid totalt strömavbrott på både huvudström A och B stannar motorn.

- Landa på bästa möjliga fält.

3.2.3 Låg alternatorladdning

Indikeras av varningslampa i panel samt av att voltmeteren gör konstant utslag i det röda fältet.

Åtgärder:

- Kontrollera om alternatorsäkringen har löst ut.
- Om säkringen löser ut efter upprepad intryckning, avbryt flygningen och landa på närmaste lämpliga flygfält.

3.2.4 Hög alternatorladdning

Indikeras av kraftigt visar utslag i gröna fältet under mer än 30 minuter efter start.

Åtgärd:

- Slå på så många strömförbrukare som möjligt.
- Avbryt flygningen och landa på närmaste lämpliga flygfält.



3.3 BRAND

3.3.1 Brand i motorn på marken

Om branden är lokaliserad till motorrummet:

- Ge full gas.

Om branden inte upphör:

- Stäng bränslekranen, läge FRÅN (OFF).
- Slå av både huvudström A och B.

Utrym flygplanet och försök släcka branden med handbrandsläckare. Öppna om möjligt motorplåtarna så brandhärden blir åtkomlig.

3.3.2 Motorbrand under flygning

- Tvära flygplanet (för att förhindra att lågorna slår mot kabinen).
- Stäng ventilationslucka.
- Stäng bränslekranen, läge FRÅN (OFF).
- Öka motorvarvet för att tömma bränsleledningarna.
- Välj nödlandningsfält.
- Håll farten.
- Slå av pumpar och spridare när motorn stannat.
- Sänd nödmeddelande, ELT ON.
- Huvudström A och B FRÅN.
- Bedömningslandning.

Anm. Försök inte återstarta motorn efter brand.

3.3.3 Brand i förarrummet

- Stäng friskluftventil.
- Släck branden (handbrandsläckare eller kvävning).
- Avbryt flygningen och landa snarast.

OBS. Vädra efter användande av brandsläckare inne i förarrummet.



3.3.4 Avlägsnande av rök och gas

Man skall försäkra sig om att branden är ordentligt släckt eller att den inte förvärras av luftströmning.

- Öppna friskluftventil.

Anm. Om rökens täthet kvarstår på ett sådant sätt att flygningen inte kan fullföljas, uppsök snarast lämplig landningsplats.

3.4 NÖDLANDNING

3.4.1 Nödlandning med stoppad motor

- Utvälj nödlandningsplats.
- Håll fart 80 mph
- Sänd nödmeddelande 121.5.
- Aktivera ELT.
- Utför normal bedömningslandning - om möjligt mot vinden.

På finalen

- Stäng bränslekranen, läge OFF (FRÅN).
- Huvudström A och B läge FRÅN.
- Dra åt fastbindningsremmarna.
- Landa med låg stjärt och lägsta möjliga fart.

3.4.2 Nödlandning med punkterat däck

- Sätt ner det skadade hjulet så sent som möjligt och var beredd på sväng (ground loop) åt det punkterade hjulets sida. Välj bansida mot helt hjul.
- Bromsa det oskadade hjulet för att bibehålla kursen.

3.5 OFRIVILLIG SPIN

- Vid ofrivillig spin användes normala urgångsroder.
- Håll skevrodren neutrala.
- Ge fullt motsatt sidroder.
- För fram spaken successivt tills rotationen upphör.
- Återför rodren till neutralläge så snart rotationen upphört.
- Ta mjukt upp flygplanet rakt fram.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 4 Normal- förfaranden

KAPITEL 4 NORMALFÖRFARANDE

INNEHÅLL

- 4.1 Tillsyn före flygning
- 4.2 Innan föraren tar plats i luftfartyget
- 4.3 Före start av motorn
- 4.4 Start av motor och varmkörning
- 4.5 Misslyckad start av motor
- 4.6 Före utkörning
- 4.7 Före start
- 4.8 Start och stigning
- 4.9 Planflykt
- 4.10 Glidflykt och plané
- 4.11 Före landning
- 4.12 Landning
- 4.13 Avbruten landningsmanöver
- 4.14 På parkeringsplats



4.1 TILLSYN FÖRE FLYGNING

Gå systematiskt runt flygplanet och utför följande punkter:

1. Se till att huvudström A och B står i läge FRÅN.
Kontrollera bränslemängdsmätarens utslag.
2. Inspektera infästning och lagring för höger klaff och skevroder.
3. Kontrollera lufttrycket i höger hjul.
Kontrollera höger vingstötta, bultar och sprickor.
4. Kontrollera motorkåpor med hänsyn till sprickanvisningar och infästningsdetaljer .
5. Kontrollera spinner och propeller med avseende på skador och glapp.
Kontrollera glappet i propellerväxeln, -propellerspetsen skall normalt kunna roteras c:a 50 mm.
6. Öppna höger motorhuv och kontrollera huvens gångjärnsinfästningar.
Kontrollera propellerväxelns oljenivå.
Kontrollera att utblåsningsgrenröret inte uppvisar läckage.
Lyft på generatorremmen och kontrollera att brytrullen löper som den skall.
Kontrollera att generatormotorn sitter fast och att kabel är ansluten.
7. Öppna vänster motorhuv och kontrollera huvens gångjärnsinfästningar.
Kontrollera oljenivån i motorn.
8. Kontrollera lufttrycket i vänster hjul.
Kontrollera vänster vingstötta, bultar och sprickor.
9. Dränera bränslefilter tills ev vatten och andra föroreningar avlägsnats .
Anm. Dräneringen skall utföras före första flygningen för dagen samt efter tankning. Kontrollera med avseende på vattenförekomst och andra föroreningar samt se till att dräneringskranarna är stängda och inte läcker.
10. Tag bort pitotrörkapellet och kontrollera röret (helt och rent).
11. Inspektera infästning och lagring för vänster klaff och skevroder.
12. Inspektera sidorodrets infästning och lagring.
Inspektera stabilisator och höjdrodrets infästning och lagring.
Kontrollera sporrhjulets lagring samt sporrhjulsfjäders infästning. Kontrollera att sidoderodertrimtabben har rätt inställning, bogsering eller cruise.
10. Inspektera radioantennens infästning.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 4 Normal- förfaranden

11. Under vinterförhållanden se särskilt till att:

Luftfartyget är fritt från snö, is och frost.
Vevhusventilationen är fri från snö, is och frost.
Föroreningar inte ansamlats i spinnerkåpan.
Luftfartyget icke är fastfruset vid marken.
Bränsletankventilationen är fri från föroreningar.
Dränering av bränslesystemet har utförts.

4.2 INNAN FÖRAREN TAR PLATS I LUFTFARTYGET

1. Se till att följande dokument medföres ombord under flygning:

- * RESEDAGBOK
- * CHECKLISTA/NÖDCHECKLISTA
- * FLYGHANDBOK
- * FÖRARCERTIFIKAT
- * FLYGDAGBOK samt

- * SAMLINGSPÄRM för fartygshandlingar innehållande:
 - * Nationalitets- och registreringsbevis
 - * Luftvärdighetsbevis
 - * Miljövårdighetsbevis
 - * Referensblad för flyghandbok
 - * Radiotillstånd
 - * Lastningsinstruktion (om ej i Flyghandbok)

2. Se till att:

- * Tillsyn före flygning utförts enligt mom 4.1 ovan.
- * Max tillåten flygvikt ej överskrides (se kap 2).
- * Prestandasäkerhetskraven, banlängd etc uppfylls (se kap 5).
- * Tyngdpunkten ligger inom tillåtet tyngdpunktsområde under hela flygningen (se kap 6)



4.3 FÖRE START AV MOTORN

1. Justera midje- och axelremmar till rätt längd.
2. Kontrollera bromsfunktionen genom att trycka in bromspedalerna.
3. Kontrollera att styrorganen är fria genom fulla roderutslag på samtliga roder.
4. Kontrollera att bränslekranen är i läge ON.
5. Kontrollera att bränslemängdmätarens utslag överensstämmer med aktuell bränslemängd.
6. Kontrollera att huven är stängd och låst.

4.4 START AV MOTOR OCH VARMKÖRNING

1. Slå på huvudström A och B
2. Slå på båda spridarna.
3. Slå på Pump 1 eller 2 och verifiera bränsletryck min 58 psi.
4. Gasen helt avdragen. (om batteriströmmen är dålig, slå av aktuell pump innan startförsök. När motorn startat skall pumpen omdelbart slå på igen.)
5. Kontrollera att det är fritt runt flygplan och propeller så att inget blåses sönder eller kommer till skada, när motorn startas.
6. Utväxla ordet kontakt, ansätt bromsarna och innan motorn startas med startmotorn.
OBS. Motorn får ej startas utan att föraren befinner sig på förarplatsen.
7. Kontrollera att oljetryckmätaren visar minst minvärdet, 30 sekunder efter att motorn startats.
8. Varmkör motorn vid behov.
9. Kontrollera att oljetemperaturen är normal, grönt område på skalan.

4.5 FÖRE UTKÖRNING

1. Ställ in höjdmätaren på QFE eller QNH, beroende på vilket som tillämpas och kontrollera skalfelet, max + 60 fot.
Anm. Höjdmätaren skall visa fältets höjd över havet när QNH är inställd och 0 fot när aktuell QFE är inställd.
2. Slå till och kontrollera radioutrustningen.
3. Kör långsamt vid taxning särskilt på vintern och använd låga varv.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 4 Normal- förfaranden

4.7 FÖRE START

1. Skjut sakta fram gasreglaget tills 2000 RPM erhålles. Prova pump 1 och pump 2 och slå därefter till båda pumparna.
2. Kontrollera laddningen.
3. Kontrollera att samtliga flyg- och motorinstrument visar normala värden.
4. Minska motorns varvtal till 900 RPM.
5. Kontrollera att styrorganen är fria genom att ge fulla roderutslag, samtidigt som rodren iakttages.
6. Kontrollera att huven är stängd, låst och säkrad.

4.8 START OCH STIGNING

1. Kontrollera kompassen så att den överensstämmer med banans längdriktning.
2. Mjukt gaspådrag under acceleration tills max varv erhålles.
3. Normal lättningfart är 75 mph
4. Efter lättning plana ut något och accelerera till 80 mph, påbörja därefter stigning så att banfarten 80 mph bibehålles. Reducera därefter motorvarvet till 4000 RPM

OBS. Stigningen utföres med banfarten 80 mph om hinder finns i banriktningen.

5. Vid bogsering av segelflyplan bibehålles fullgas (4200 rpm) och 80 mph.

4.9 PLANFLYKT

1. Ställ in motorvarvet efter önskade prestanda. Se kap 5. Normal marscheffekt, 65% av max effekten erhålles vid 3800.RPM beroende på flyghöjd.

Anm. Marschfarten bestämmes av bl a effektuttag, flyghöjd, temp och flygvikt. Maximumeffekten bör endast uttagas vid start, under första delen av den efterföljande stigningen. Ökat effektuttag medför kraftig stegring av bränsleförbrukningen och därmed en motsvarande minskning av aktionstiden.

2. Kontrollera då och då att motorinstrumenten visar normalvärden.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 4 Normal- förfaranden

4.10 GLIDFLYKT OCH PLANÉ

1. Använd gas efter behov och bibehåll 80 mph. Motorns termostatsystem bibehåller kylvätsketemperaturen på c:a 90 – 95 grader oavsett driftsförhållandet.
2. Längsta glidsträcka erhålles vid 80 mph.

4.11 FÖRE LANDNING

1. Om flygningen skett med en pump, slå på båda.

4.12 LANDNING

1. Låt inte farten understiga 85mph förrän efter sista svängen in på finalen.
2. Final

Fart på final = 85mph.

Beräkna sättningspunkten innanför banans tröskel. (Landning skall avbrytas om sättningen ej är säkert genomförd på banans första tredjedel). Se kap 5. Drag av gasen helt före början av upptagningen för sättning, såvida gasen ej tidigare dragits av helt.

3. Bromsa endast vid behov.

4.13 AVBRUTEN LANDNINGSMANÖVER

1. Båda bränslepumparna till.
2. Mjukt gaspådrag



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 4 Normal- förfaranden

4.14 PÅ PARKERINGSPLATS

1. Låt motorn gå på tomgång, ca 800 RPM.
2. Ställ radion på 121.5 och kontrollera att nödsändaren ej är aktiverad om sådan finns installerad.
3. Slå från elförbrukare och radio.
4. Slå från bränslepump(ar) och låt motorn stanna.
5. Slå från höger och vänster spridare.
6. Slå från båda huvudströmbrytarna.
7. Lås roder.
8. Fyll i resedagboken.
9. Anbringa bromsklotsar.
10. Förtöj flygplanet.

Anm. Anmäl landning, avsluta färdplan om detta ej gjorts på radio.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 5
Prestanda

KAPITEL 5 PRESTANDA

INNEHÅLL

- 5.1 Inledning
- 5.2 Karaktäristiska farter
 - 5.2.1 Start och stigning
 - 5.2.2 Planflykt och glidflykt
 - 5.2.3 Landning
 - 5.2.4 Stallfart
- 5.3 Start
 - 5.3.1 Erforderlig banlängd
 - 5.3.2 Tilläggskorrektioner
- 5.4 Landning
 - 5.4.1 Erforderlig banlängd
 - 5.4.2 Tilläggskorrektioner



FLYGHANDBOK SE-KSL

5.1 INLEDNING

Om inte annat anges är farterna i denna bok indikerade farter (IAS).

Prestandauppgifterna gäller för luftfartyget normalt utrustat för sträckflygning, lastat till max tillåten flygvikt och enligt betingelserna för standardatmosfär vid havsytans nivå. Luftfartyg med avvikande utrustning kan få andra prestanda.

Uppgifterna avseende bränsleförbrukning, planflyktsfarter och räckvidder gäller vid normalt handhavande av motorn, standardatmosfär och vindstilla.

5.2 KARAKTÄRISTISKA FARTER

Förutsättningar: Max flygvikt = 999kg

5.2.1 Start och stigning

Fart för bästa stigvinkel	75 mph
Fart för bästa stighastighet	80 mph
Rekommenderad normal stigning	80 mph

Klaff	Fart	Stighastighet
0	80 mph	1500 ft/min
1	75 mph	1200 ft/min
2	70 mph	1000 ft/min

5.2.2 Planflykt och glidflykt

Max tillåten fart (V_{NE})	156 mph
Max marschfart (V_{NO})	124 mph
Max manöverfart (V_A)	124 mph
Fart bästa glidtal	80 mph



5.2.3 Landning

Max fart för utfällning av vingklaffar 109 mph

Rekommenderad fart vid rak inflygning och utan klaff 90 mph

Rekommenderad fart vid rak inflygning med klaff 85 mph

5.2.4 Stallfart

Förutsättningar: Max flygvikt = 999kg

Tomgångsvarv

Vingklaffläge	Bankning/lastfaktor			
	0°/1.0	20°/1.06	40°/1.3	60°/2.0
0	58 mph	62 mph	68 mph	75 mph
1	56 mph	60 mph	68 mph	75 mph
2	55 mph	58 mph	65 mph	73 mph

Ovanstående farter är c:a 5 mph lägre med max motoreffekt.

5.3 START

Flygplanets vikt vid start får aldrig överstiga max tillåten flygvikt enligt Kapitel 2, mom 2.5

5.3.1 Erforderlig banlängd

Erforderlig banlängd = uppmätt startsträcka till 50 fot höjd = 215 meter.

Rullsträckan är därvid 100 meter. Underlag: Torr asfalt



5.3.2 Tilläggskorrektioner

1. Högre temp än standard temp - Öka erforderlig banlängd med 1% för varje °C över standardtemp.
2. Höjd över havsytans nivå - Öka erforderlig banlängd med 20% för varje 1000 fot som fältet befinner sig över havsytans nivå.
3. Banlutning
Öka erforderlig banlängd med 5% per % motlut. Max motlut 2%.

4 Ytbeskaffenhet

- | | |
|------------------------------|---|
| 4.1 Torr kortklippt gräsyta | Öka erforderlig banlängd med 10%. |
| 4.2 Våt, mjuk med långt gräs | Öka erforderlig banlängd med 50% |
| 4.3 Vatten eller snöslask | Öka erforderlig banlängd med 20% per cm djup.
Max djup 1 cm. |
| 4.4 Tung (kram) snö | Öka erforderlig banlängd med 10% per cm djup. |
| 4.5 Pudersnö | Öka erforderlig banlängd med 5% per cm djup. |

5.4 LANDNING

5.4.1 Erforderlig banlängd

Erforderlig banlängd = uppmätt landningssträcka från 50 fot höjd x 1,43.
Erforderlig banlängd vid max landningsvikt, 0-vind, standardtemp, vid havsytans nivå på hårdgjord bana blir då:

$$300\text{m} \times 1,43 = 429 \text{ m.}$$

5.4.2 Tilläggskorrektioner

Öka eller minska erforderlig banlängd med 8% av varje % med- eller motlut.

OBS! Landningssträckan kan bli avsevärt längre om banan är täckt med is.

<u>Vindkorrektion</u>	1% minskad banlängd per knop motvind 4% ökad banlängd per knop medvind.
-----------------------	--



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 6
Vikt och Balans/
Lastnings-
instruktion

KAPITEL 6 VIKT OCH BALANS/LASTNINGSSINSTRUKTION

INNEHÅLL

- 6.1 Vägning
- 6.2 Lastningsinstruktion
- 6.3 Lastningsföreskrifter



6.1 VÄGNING

All vägning skall utföras med kalibrerad vågutrustning. Vägningssprotokoll enligt luftfartsinspektionens formulär (se Bygghandboken (BHB) Kap 19) skall upprättas.

Följande gäller, när detta flygplan skall vägas:

- a) ange var flygplanets **referensplan** är beläget:

198,1 cm framför vingens framkant

Anm. Med referensplan menas det fastställda eller valda vertikala plan, från vilket momentarmarnas längd skall mätas.

- b) ange de **avvägningpunkter i längd- och tvärled**, som framgår av konstruktions-, monterings- eller underhållsunderlaget för flygplanet:

Övre longeronger vid förarplats horisontella

6.2 LASTNINGSSINSTRUKTION

Efter utförd vägning skall lastningsinstruktion, enligt luftfartsinspektionens formulär (se BHB Kap 19) eller liknande, upprättas.

För flygplan, som alternativt kan utrustas med t ex flottörer eller skidor, etc eller är godkänt för avancerad flygning, skall en lastningsinstruktion för respektive version upprättas.

6.3 LASTNINGSFÖRESKRIFTER

Föraren skall före varje flygning bland annat tillse:

att luftfartygets högsta tillåtna flygvikt inte överskrides

att den för luftfartyget och flygningen gällande lastningsinstruktionen används, så att flygvikt och tyngdpunktsgränser under flygningen inte överskrides.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg
och System

KAPITEL 7 BESKRIVNING AV LUFTFARTYG OCH SYSTEM

INNEHÅLL

- 7.1 Allmän beskrivning av luftfartyget
- 7.2 Skrov och styrorgan
 - 7.2.1 Flygkropp
 - 7.2.2 Vinge med skevroder
 - 7.2.3 Stabilisator och höjdroder
 - 7.2.4 Fena och sidroder
 - 7.2.5 Landställ
- 7.3 Motorinstallation
 - 7.3.1 Motorreglage
- 7.4 Bränslesystem
- 7.5 Radioutrustning
- 7.6 Elsystem
- 7.7 Instrumentutrustning



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg
och System

7.1 ALLMÄN BESKRIVNING AV LUFTFARTYGET

7.2 SKROV OCH STYRORGAN

7.2.1 Flygkropp

Flygkroppen är konstruerad av stålrör, svetsade till en styv struktur. Rör som är utsatta för höga påkänningar är i 4130 krom-molybden kvalitet, övriga är av 1025 stål.

Stålrörskroppen är behandlad på följande sätt för att minska risken för korrosion. Insidan av de nedre rören är behandlade med Lionoil för att förhindra korrosion på insidan av rören. Longeroner och diagonalrör är först sprutade med heltäckande zink-chrome primer och sedan ett lager Rexton härdad Copon lack. En pasta bestående av Permalite och polyester är applicerad på olika ställen av strukturen för att eliminera dammfickor. Dope sealer är målad på ställen av kroppen där duken fästs.

7.2.2 Vinge med skevroder

Total yta: 17 m²

7.2.3 Landställ

Landstället är fast och utrustat med oljedämpare och gummirepsfjädring. Huvudhjulen är av typen Cleveland Products 40-84A med Cleveland 30-41 skivbromsar.

Sporren är styrbar och av typen Scott 8".

Dimension: Huvudhjul 8.50-6-6
Sporre

Ringtryck: Huvudhjul 1.7 bar
Sporre 3.4 bar

7.3 MOTORINSTALLATION

7.3.1 Motorreglage

1. Gasreglage

7.4 BRÄNSLESYSTEM

1. Tank 38 U.S. gallon (144 L)
2. 2 st. eldrivna bränslepumpar.
3. 2 st. bränslespridaruppsättningar (4 höger cyl. bank och 4 vänster cyl. bank)
4. 1 st. tryckregulator
5. 2 st. bränslefilter
6. 1 st. bränsle-/tändningsstyrningsdator.



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg
och System

7.5 RADIOUTRUSTNING

1. King KX196 Transceiver

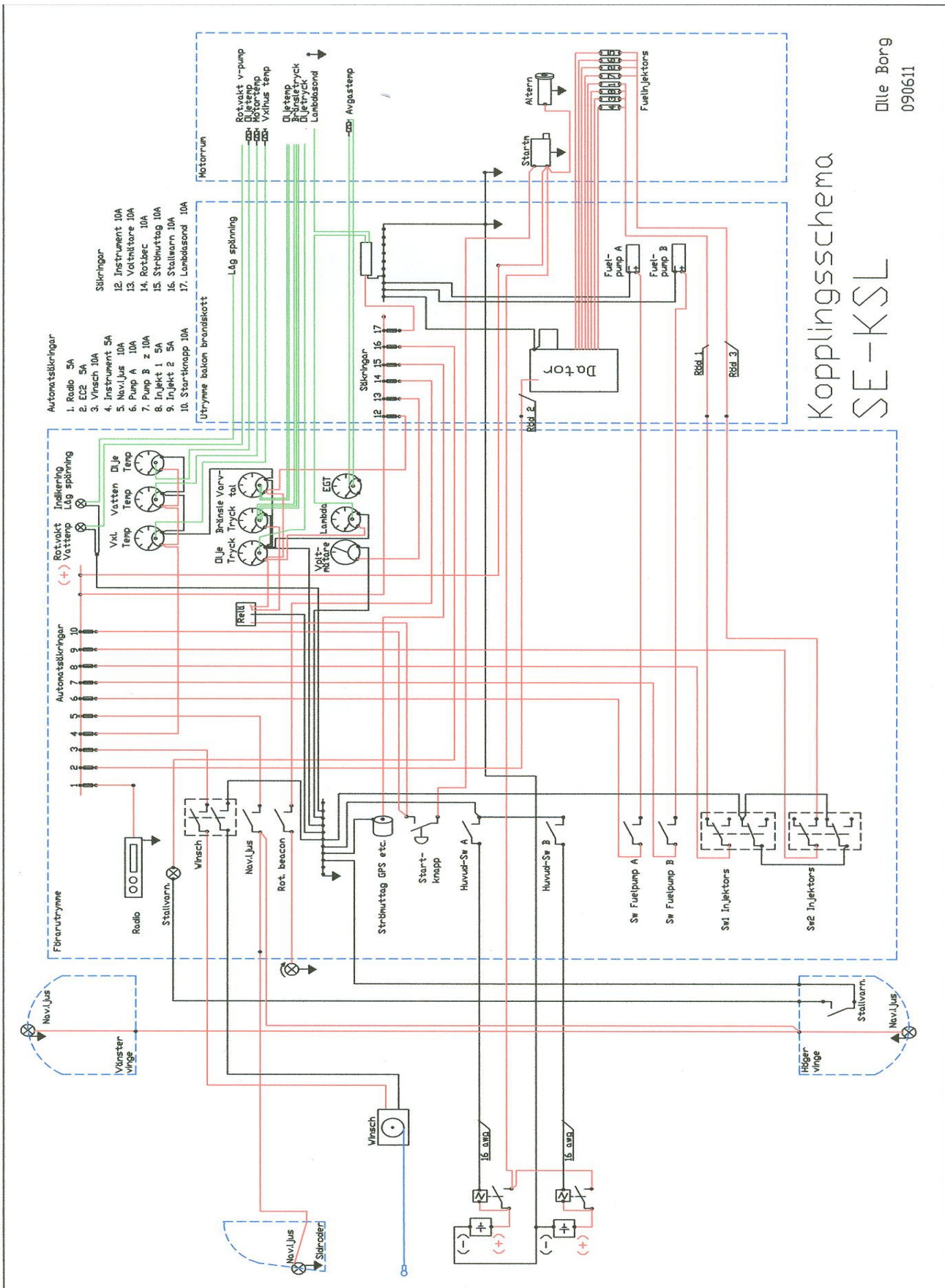
7.6 ELSYSTEM

1. 2 st. separata 12 volts likströmssystem med var sitt ackumulatorbatteri placerat i bakkroppen. Se elschema.
2. 8 st. tändspolar som styrs av bränsle-/tändningsstyrningsdator.

7.7 INSTRUMENTUTRUSTNING

- Flyginstrument
1. Fartmätare
 2. Höjdmätare
 3. Variometer
 4. Magnetkompass

- Motorinstrument
1. Varvräknare
 2. Temperaturmätare för kylvätska
 3. Temperaturmätare för motorolja
 4. Temperaturmätare för olja i propellerväxel
 5. Avgastemperaturmätare (EGT)
 6. Bränsletrycksmätare
 7. Oljetrycksmätare
 8. Lambdamätare



Kopplingschema
SE-KSL

Olle Borg
090611



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 8
Service och
Underhåll

KAPITEL 8 SERVICE OCH UNDERHÅLL

INNEHÅLL

- 8.1 Allmänt
- 8.2 Tillstånd för att få utföra underhåll
- 8.3 Periodisk tillsyn, mindre reparation och mindre modifiering
- 8.4 Större reparation och större modifiering
- 8.5 Översyn av flygmotor och propeller
- 8.6 Radio och instrument



8.1 ALLMÄNT

Följande regler gäller för att få underhålla ett amatörbyggt luftfartyg
Anm. Begreppet "amatörbyggt" inkluderar också:

- * luftfartyg, som byggts utomlands och importerats
- * tidigare normalklassade luftfartyg, som iståndsatts/modifierats enligt byggtillstånd och därefter blivit experimentklassat
- * luftfartyg, som experimentklassats, trots att amatörbyggnadstillstånd ej varit utfärdat.

8.2 TILLSTÅND FÖR ATT FÅ UTFÖRA UNDERHÅLL

Den som själv byggt ett luftfartyg får utföra underhåll på detta enligt nedan.

Detsamma gäller den person, som köpt ett redan färdigbyggt luftfartyg, men först efter det, att vederbörande genomgått en speciell utbildning på luftfartygsindividens ifråga och skriftligt tillstånd erhållits.

8.3 PERIODISK TILLSYN, MINDRE REPARATION OCH MINDRE MODIFIERING

Ägare av amatörbyggt luftfartyg är ansvarig för att luftfartyget underhålls enligt det tillsynsprogram för 25-, 50- och 100-timmars tillsyn, som ingår i efterföljande kap 9 och att åtgärder vidtas enligt underhållsföreskrifter från konstruktör/tillverkare samt luftvärdighetsdirektiv (LVD) utgivna av Luftfartsinspektionen.

Om tillsynsprogrammet ovan också innehåller tillsynsåtgärder vid 500- respektive 1000-timmars tillsyn, får ägaren också utföra dessa åtgärder.

En 100-timmars tillsyn måste utföras under varje 12-månadersperiod, även om uttagen flygtid är mindre än 100 timmar per år.

Alla underhållsåtgärder skall dokumenteras i luftfartygets tekniska journaler och alla periodiska tillsyner skall dessutom redovisas på en Underhållsrapport-B (UR-B).

8.4 STÖRRE REPARATION OCH STÖRRE MODIFIERING

Om luftfartyget har blivit så skadat, att en större reparation erfordras eller en större modifiering skall införas, får detta göras först efter det att ansökan insänts till EAA och skriftligt tillstånd erhållits.



8.5 ÖVERSYN AV FLYGMOTOR OCH PROPELLER

Ägare till amatörbyggda luftfartyg får utföra översyn av motor och propeller, om ägaren besitter erforderlig kunskap och praktisk och under följande förutsättningar:

- * komplett översynsunderlag från motor- eller propellertillverkare föreligger
- * för översynen lämplig verkstadslokal finns
- * alla specialverktyg och kontrollutrustningar enligt översynsunderlaget finns
- * en godkänd kontrollant är knuten till översynsarbetet.

Ansökan om översyn skall insändas till EAA. Översynen får inte påbörjas, förrän skriftligt tillstånd erhållits.

8.6 RADIO OCH INSTRUMENT

Radio- och instrumentutrustningar skall underhållas enligt BCL-M 4.2 och BCL-M 4.3.

Deviering och kompensering av magnetkompass får utföras av ägare enligt mom 8.2 ovan,



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 9
Supplement

KAPITEL 9 SUPPLEMENT

INNEHÅLL

- 9.1 Allmänt
- 9.2 Tillsynsprotokoll



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 9
Supplement

9.1 ALLMÄNT

Upprättaren av denna Flyghandbok har utarbetat ett tillsynsprogram, bestående av tillsynsprotokoll, som skall användas vid utförande av 25-, 50- och 100-timmars tillsyner samt i förekommande fall vid 500- och 1000-timmars tillsyn.

OBS! Samtliga sidor i tillsynsprotokollen skall numreras i löpande följd (9-3; 9-4 osv)

varefter Kap 0, mom 0.3 kompletteras i erforderlig omfattning.

9.2 TILLSYNSPROTOKOLL

För tillsynsprotokoll hänvisas till följande publikation:

- "EAA PA-25 Pawnee V8 service- och underhållsmanual"



FLYGHANDBOK SE-KSL

Kapitel 10
Säkerhetstips

KAPITEL 10 SÄKERHETSTIPS

INNEHÅLL

10.1 ALLMÄNT

(Innehållet i detta kapitel är f.n. ej utarbetat)