

## PA28R-201 ARROW STANDARDITOIMINTAMENETELMÄT

Tämä ohje kuvaa lentotoiminnassa käytettävät standarditoimintamenetelmät (Standard operating procedures, SOP) PA28R-201 Arrow:lle. Näitä toimintamenetelmiä tulee käyttää kaikessa lentotoiminnassa, ellei niistä poikkeaminen ole välttämätöntä lennon turvallisuuden vuoksi.

### YLEISTÄ

#### Tarkastuslistojen käyttö

- Lue tarkastuslistan kohta, tee mainittu asia ja totea.
- Monet kohdat laajennetusta tarkastuslistasta eivät sisälly normaaliin tarkastuslistaan; siksi on tärkeää opiskella laajennettu tarkastuslista huolella.
- Tarkastuslistan tähdellä merkityt kohdat tehdään ulkomuistista ja tarkastetaan myöhemmin tarkastuslistasta.
- Ennen tarkastuslistan osan lukemista, mainitse kyseisen osan nimi(esim. "MOOTTORIN KÄYNNISTYS"). Kun kyseinen osa on käyty läpi, mainitse taas osan nimi ja totea että se on valmis.

#### Ulkoiset valot

- Beacon (vilkkumajakka): Sytytetään ennen moottorin käynnistämistä ja sammutetaan vasta moottorin sammuttua.
- Navigation lights (purjehdusvalot): Sytytetään ennen moottorin käynnistämistä ja sammutetaan vasta moottorin sammuttua.
- Laskuvalonheitin (landing light): Sytytetään ennen liikkeellelähtöä maassa ja sammutetaan koneen pysähtyttyä. Sytytetään rullattaessa kiitotielle, lähestyttäessä lähialuetta ja tarvittaessa lennon lähestymisvaiheessa. Sammutetaan poistuttaessa lähialueelta, noustessa yli 2000ft ja silloin kun sääolosuhteet, kuten lumisade, sen vaatii(häiritsee lentämistä). Käytetään kun näkyvyys on jostain syystä heikentynyt (sääolot, matalalla paistava aurinko) tai ohjaajan harkinnan mukaan.

#### Pysäköintijarru

- Pysäköintijarru vapautetaan lähdetäessä rullaamaan ja lukitaan pysäytettäessä kone. Pysäköintijarrua ei käytetä koskaan kiitotiellä eikä pysäköitäessä kone pidemmäksi aikaa, jos pyöräpukit ovat saatavilla (jumiutumisvaara).

#### Radiot

- Kommunikaattioradio 1:llä(comm1) muodostetaan kaksisuuntainen puheyhteys lennonjohtoon.
- Kommunikaattioradio 2:lla(comm2) kuunnellaan tarvittavia lennonjohtotaajuuksia. Jos toiselle radiolle ei ole muuta käyttöä, kuunnellaan sillä yleistä hätätaajuutta 121,500. Lennettäessä valvomattomassa ilmatilassa, mutta jonkun lähestymisalueen(TMA) alapuolella, kuunnellaan kyseisen lähestymisalueen lennonjohdon taajuutta. Muussa tapauksessa kuunnellaan aina paikallisen aluelennonjohdon taajuutta. Paikallislennoilla toisella radiolla tulee kuunnella taajuutta 131,775 ja matkalennoilla taajuutta 121,500.

## **Laskusiivekkeet**

**"Nopeus xx, laipat yy"** - Tarkasta että ilmanopeus on sallitulla alueella ja sano ääneen aikomasi laskusiivekeasetus. Asetukset ovat "ylös, kymmenen, kaksikymmentäviisi, neljäkymmentä"

## **ENNEN MOOTTORIN KÄYNNISTYSTÄ & MOOTTORIN KÄYNNISTYKSEN JÄLKEEN**

Älä käynnistä moottoria paikassa, jossa potkurivirta voi aiheuttaa vaurioita omaisuudelle tai ihmisille! Jos joudut käynnistämään ahtaassa paikassa, rullaa kone välittömästi käynnistyksen jälkeen tilavampaan paikkaan ja jatka tarkastuslistan lukua vasta siellä.

### **Matkustajabriefaus**

Tavoitteena on kertoa matkustajille koko lennon sekä heidän oman turvallisuutensa kannalta tärkeät tiedot. Matkustajabriefaus tehdään aina, kun mukana on henkilöitä joille kone tai lentäminen ei ole tuttua.

- Ovet ja niiden avaaminen
- Turvavöiden käyttö
- Koneen evakuointi
- Ensiapupakkauksen sijainti
- Palonsammuttimen sijainti ja käyttö
- Varautuminen pakkolaskuun/hätätoimenpiteet
- Tupakointikielto
- Elektronisten laitteiden käyttö
- Pelastusliivien sijainti ja käyttö(jos varustuksessa)
- Taskulamput

## **MITTAREIDEN TARKASTUS JA ASETTAMINEN ENNEN RULLAUSTA / INSTRUMENT CHECK 1**

- |                                  |                                                  |
|----------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>"Ilmanopeus"</b>              | - Ilmanopeusmittarin (ASI) tulisi näyttää nollaa |
| <b>"Siivet suorassa"</b>         | - Tarkasta keinohorisontin suoruus               |
| <b>"QNH xxx, korkeus xxx ft"</b> | - Aseta korkeusmittari                           |
| <b>"Kaarto ja luisu"</b>         | - Tarkasta kaarto- ja luisumittari               |
| <b>"Ohjaussuunta xxx"</b>        | - Aseta suuntahyrrä kompassin mukaan             |
| <b>"Pystynopeus"</b>             | - Tarkasta pystynopeusmittari (VSI)              |

## **“Ristiintarkistus”**

-Varainstrumentit sallituissa rajoissa

### **Hätätoimenpiteet**

Hätä- ja poikkeustilanteet lennolla ovat varsin harvinaisia ja aina yllättäviä. Hätätilanteessa ei ole yleensä aikaa lukea tarkastuslistoja tai miettiä oikeaa toimintamallia, joten seuraavassa osassa luetellut hätätoimenpiteet Keskeytetty lentoonlähtö, Hätätilanne maassa, Tehon häviäminen lennolla sekä Pakkolasku tulee opetella sujuvasti ulkoa ja käydä ääneen läpi ennen jokaista lentoa. Muissa hätätilanteissa toimitaan koneen tarkastuslistan ja lentokäsikirjan mukaan.

### **Keskeytetty lentoonlähtö**

**-”STOP”**

-Sano kovaan ääneen

**-Jarruta/Kaasu kiinni**

-Pidä kone kiitotien keskilinjalla ja jarruta tarpeen mukaan, vedä teho tyhjäkäynnille

**-Ilmoita lennonjohdolle tai muulle liikenteelle**

-Ilmoita lennonjohdolle lentoonlähdon keskeytyksestä, syystä sekä siitä, poistutko kiitotieltä

### **Hätätilanne maassa**

**-Seisontajarru päällä**

-Vedä käsijarru päälle -> estää koneen liikkumisen

**-P/A-hana kiinni**

-Sulje polttoainehana -> sammuttaa moottorin, estää tulipalon leviämistä

**-Seos laihalle**

-Vedä seosvipu täysin taakse -> sammuttaa moottorin, estää tulipalon leviämistä

**-Kaasu kiinni**

-Vedä teho tyhjäkäynnille

**-Magneetit OFF**

-Käännä virta-avain OFF-asentoon -> sammuttaa moottorin, tekee koneen turvallisemmaksi (potkuri)

**-Polttoainepumppu kiinni**

-Sulje polttoainepumppu

**-Ilmoita lennonjohdolle tai muulle liikenteelle**

-Ilmoita lennonjohdolle koneen evakuoinnista sekä hädän laadusta

**-Alternaattori OFF**

-Käännä alternaattorin käyttökytkin OFF-asentoon -> pienentää tulipalon riskiä

**-Päävirta OFF**

-Käännä päävirtakytkin OFF-asentoon -> pienentää tulipalon riskiä

**-Evakuoi sammuttimen kanssa**

-Tyhjennä kone, poistu takasektoriin, varmista oma turvallisuutesi ja sammuta tulipalot mahdollisuuksien mukaan

### **Tehon häviäminen lennolla**

**-Ilmanopeus 79 KIAS**

-Trimmaa kone parhaan liitosuhteen nopeudelle

**-Polttoainepumppu ON**

-Varmista, että polttoainepumppu on päällä

**-Polttoainehana toinen tankki**

-Vaihda polttoainehana toiselle tankille

**-Vaihtoehtoinen ilmanotto auki**

-Aukaise varailmanotto

**-Seos rikkaalle**

-Työnnä seoksensäätövipu täysin eteen

**-Magneetit tarkasta/käynnistä**

-Tarkasta, että magneetit ovat BOTH-asennossa. Jos tämä ei auta, voit koettaa käykö moottori paremmin magneettojen ollessa LEFT/RIGHT-asennossa. Jos moottori on sammunut, käännä sytytyskytkin START-asentoon ja yritä käynnistää moottori.

**-Ilmoita lennonjohdolle**

-Ilmoita lennonjohdolle ongelmasi, sijaintisi ja aikeesi

### **Pakkolasku**

**-Polttoainehana kiinni**

-Sulje polttoainehana pienentääksesi tulipalonvaaraa ja varmistuaksesi, ettei moottori käynnisty väärässä paikassa

**-Seos laihalle**

-Vedä seosvipu täysin taakse -> sammuttaa moottorin, pienentää tulipalon mahdollisuutta / estää tulipalon leviämistä

**-Potkurinsäätövipu täysin eteen**

-Työnnä potkurinsäätövipu täysin eteen

**-Magneetit OFF**

-Käännä magneetit OFF – asentoon -> sammuttaa moottorin ja estää sen käynnistymisen väärässä paikassa

**-Polttoainepumppu OFF**

-Sulje polttoainepumppu

### **-”MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY”**

-Lähetä hätäsanoma, jossa kerrot sijaintisi, tilanteesi ja aikeesi

### **-Transponderi 7700**

-Koodaa transponderiin 7700

### **-Laskusiivekkeet**

-Valitse laskusiiveke tarpeen mukaan

### **-Laskutelineet**

-Laske laskutelineet tarvittaessa

### **-Alternaattori ja päävirta OFF**

-Käännä päävirtakytkin ja alternaattorin käyttökytkin OFF-asentoon juuri ennen maakosketusta -> pienentää tulipalon riskiä

## **Rullaus**

Lennettäessä yhden ohjaajan miehistöllä tarkastuslistoja ei tule lukea rullauksen aikana. Tarkastuslistoissa olevat asiat tehdään ulkomuistista ja tarkastetaan listasta rullauksen päätyttyä. Jos kesken rullauksen joudutaan jostain syystä lukemaan tarkastuslistaa, tai kirjoittamaan muistiin lennonjohtoselvitystä, kone tulee pysäyttää sopivaan paikkaan.

Ennen rullausta muistuta itsellesi tarkastuslistasta rullauksessa tarkastettavat asiat. Liikkeelle lähdetessä tulee varmistua, ettei potkurivirta aiheuta vahinkoa, eivätkä siivenkärjet tai koneen pyrstö osu muihin koneisiin tai esineisiin. Tarkkaile siipien ja rakennusten tai muiden kohteiden väliin jäävää tilaa. Vältä kuoppia ja muita epätasaisuuksia rullatessasi. Älä käytä moottoria suurilla kierrosluvuilla jos maassa on irtokiviä tai muuta materiaalia joka voi aiheuttaa vahinkoja potkuriin tai muihin koneen osiin. Rullaa aina turvallisella nopeudella ympäristösi huomioiden.

Kokeile jarrujen toiminta välittömästi liikkeellelähdon jälkeen. Käytä jarruja määrätietoisesti ja tasaisesti. Tämä on erityisen tärkeää kitkakertoimien ollessa pieniä. Kun jarrujen toiminta on tarkastettu, totea:

### **”Jarrut”**

Jos jarrut tai ohjaus eivät toimi, sammuta moottori välittömästi, väistä mahdollisia esteitä ja anna koneen pysähtyä. Tarvittaessa yritä käyttää seisontajarrua pysähtyäkseen.

Kääntyessäsi rullaustielle, tarkista sivuperäsimen täysin vapaa liike ja ohjainten toiminta ja totea:

### **”Ohjaus”**

Ennen minkään kiitotien ylitystä, odotuspaikkamerkintöjä ennen, tähytä vasemmalle ja oikealle mahdollisen liikenteen vuoksi ja jos vapaat, niin totea:

### **”Vasen vapaa, oikea vapaa”**

## MITTARITARKASTUS RULLATESSA / INSTRUMENT CHECK 2

Tämä tarkastus tulee tehdä selvästi erossa muista koneista, ihmisistä sekä jos mahdollista, asematasosta. Takasta myös varainstrumenttien toiminta ja totea; "crosschecked".

<u>Instrumentti</u>	<u>Totea vasemmalle kääntyessä</u>	<u>Totea oikealle kääntyessä</u>
Kaarto- ja luisumittari	"Kaartaa vasemmalle, luistaa oikealle"	"Kaartaa oikealle, luistaa vas."
Suuntahyrrä	"Kiertää" (pienempään)	"Kiertää" (suurempaan)
Keinohorisontti	"Siivet suorassa"	"Siivet suorassa"
Kompassi	"Kiertää" (pienempään)	"Kiertää" (suurempaan)
Varamittarit	"Crosschecked"	"Crosschecked"

### Pysäköinti

Pysäytä kone tasaisesti ja määrätietoisesti ennen pysäköintijarrun käyttämistä. Aseta teho 1000-1200 RPM ja sammuta laskuvalonheitin. Viimeinen metri ennen pysähtymistä tulisi rullata suoraan eteenpäin, jotta nokkapyörä on suorassa. Jos mahdollista, kone tulisi pysäköidä tuulta vasten, jotta tuuli auttaa moottorin jäähdyttämässä eikä potkuriin tai moottoriin tulisi sivuttaiskuormia. Odotuspaikalla tarkista, että kaikki rullaukseen liittyvät tarkastuslistan kohdat on käyty läpi ja totea:

**"Rullaus, valmis"**

### Lento-ohjebriefaus

Lento-ohjebriefaus tulee suorittaa ennen jokaista lento-ohjeähtöä ja mielellään suomeksi. Jos joku miehistön jäsenistä ei puhu sujuvaa suomea, tulee lento-ohjeähtöbriefaus suorittaa englanniksi. Lento-ohjeähtöbriefaus pitää tehdä tarkasti ja ajatuksella ja sen tulee sisältää seuraavat asiat:

- Käytettävä kiitotie
- Turvallinen kaartokorkeus (kiitotielinjalla olevat esteet ylitetty ja aikaisin kohta jossa kaartoa voidaan suorittaa)
- Kaartokohta (horisontaalinen sijainti)
- Kaartosuunta (lentosuunta/radiaali/alue/ilmoittautumispiste)
- Selvitysrajat jos tiedossa
- Tavoitekorkeus
- Pakkolaskupaikat + tuulen suunta

Esimerkiksi:

”Kiitotie 18, kun läpi 469ft vasen kaarto kohti DEGER:iä, nousten 700ft. Moottorihäiriön sattuessa pakkolasku etusektoriin, vastatuuli, lentoonlähtöbriefaus suoritettu.” (Tarkka korkeus jolla esteet ylitetty on 469ft. ref. AIP EFHF AOC 19 NOV 2009)

”Kiitotie 24, kun läpi 800ft vasen kaarto suuntaan 112 kunnes 142 radiaalilla PIR, nousten 3000ft. Moottorihäiriön sattuessa pakkolasku etusektoriin, vasen sivutuuli, lentoonlähtöbriefaus suoritettu.” (Tarkka korkeus jolla esteet ylitetty on 800ft. ref. EAG chart 10-2(update 23 OCT 09))

## **Lentoonlähtö ja nousu**

Normaali lentoonlähtö PA28R-201 suoritetaan laskusiivekkeet sisällä. Rotaatio 65 KIAS. Alunousu suoritetaan Vy:llä, 92 KIAS. Kun esteet on ylitetty kiinnitä huomiota oikean lentopolun saavuttamiseksi ja kun työtaakka sallii, aseta nousuteho(25”/2500RPM) jonka jälkeen nousua jatketaan nousunopeudella 104 KIAS. Lentäessäsi IFR-lentosäännöillä, korkeuden, jolla esteet on ylitetty saat määritettyä EAG-taulukosta. Jos EAG-taulukot eivät anna kyseistä korkeutta(minimi kaartokorkeus), voi sen laskea lisäämällä 394ft kentän korkeuteen tai lisäämällä 295ft kiitotielinjalla olevan korkeimman esteen korkeuteen sekä VFR-, että IFR-lentosäännöillä.

Ennen siirtymistä kiitotielle, tähytä vasemmalle ja oikealle mahdollisen muun liikenteen varalta ja jos vapaat, totea:

### **”Vasen vapaa, oikea vapaa”**

Huom. Call-out “One to go” voidaan jättää pois VFR operoinnissa, lukuunottamatta simuloituja IFR-olosuhteita SPIC-lennoilla.

## **KORKEUSMITTARIASETUS NOUSUN AIKANA**

Nousussa aseta korkeusmittari standardipaineasetukseen 1013,25hPa saadessasi selvityksen lentopinnalle.

Lentoonlähden ja nousun aikana tulee suorittaa seuraavat call-outit ja tarkastukset:

### Call-out

### Asetus ja tarkastus

#### **”Moottori”**

- Vähintään 2500-2600 RPM
- Ahtopaine suurempi kuin 28”
- Oikea polttoaineen virtausnopeus
- Moottorin lämpötilat ja paineet vihreällä alueella

#### **”60”**

- Tarkista ilmanopeus 60 KIAS ja nousee. Jos kone on kiihdyttänyt selvästi yli 60 KIAS, totea nopeus sillä hetkellä.

#### **”Positiivinen nousu, laskutelineen ylös”**

- Tarkista positiivinen pystynopeus, pysäytä jarruilla renkaiden pyöriminen ja nosta laskutelineet ylös. Älä nosta laskutelineitä ylös ennen kuin laskeutuminen jäljellä olevalle kiitotielle on mahdotonta.

**"Turvallinen korkeus, nopeus, laipat ylös"** -Ei alle 200ft AGL & +70 KIAS. Nosta laskusiivekkeet ylös jos lentoonlähto suoritettiin 10° laskusiivekeasetuksella.

**"Nousuteho"** -Kun selvästi erossa esteistä, kiinnitä huomiota oikean lentopolun saavuttamiseksi ja kun työtaakka sallii, aseta nousuteho (25"/2500RPM), jonka jälkeen nousua jatketaan matkanousunopeudella 104 KIAS.

**"Nousu"(tarkastuslista)** -Kun selvästi erossa esteistä ja turvallisella korkeudella, totea ja suorita loppuun tarkastuslista nousua varten. VFR-opperoinnissa suorita tarkastuslista loppuun lähialueen ulkopuolella.

**"Nousu, valmis"** -Kun tarkastuslista nousua varten on käyty läpi

**"One to go"** -Kun 1000ft alle selvitetyyn korkeuden tai lentopinnan, tarkista korkeusmittariasetus ja totea. Jos kone on kiivennyt selkeästi yli tämän rajan, totea jäljellä oleva korkeus selvitettyyn rajaan. Rauhoita ohjaamo viimeisen 1000ft ajaksi ennen vaakalentoa siirtymistä välttääksesi korkeusrikkomukset.

## MATKALENTO

Siirtyessäsi vaakalentoa, kiihdytä ilmanopeus läpi 110 KIAS, jonka jälkeen vähennä teho parhaan tehon asetukseen 65% MCP(ref. OH-ARW AFM). Matkalennossa tarkkaile moottorinvalvontamittareita ja polttoainemittareita säännöllisin väliajoin ja kirjaa ylös polttoaineen määrä OFP:n mukaisesti. Polttoainetankkia tulisi vaihtaa puolen tunnin välein. Vaihtaessasi säiliötä laita polttoainepumppu päälle, vaihda tankkia varovasti ja tarkkaile polttoaineen virtausta 10 sekuntia. Jos virtaus säilyy, sammuta pumppu ja tarkkaile virtausta toiset 10 sekuntia.

Matkalennolla tulee suorittaa seuraavat call-outit ja tarkastukset:

**"Matkalento"(tarkastuslista)** -Kun olet asettunut vaakalentoa tavoitekorkeudessa, totea ja suorita loppuun tarkastuslista matkalentoa varten

**"Matkalento, valmis"** -Kun tarkastuslista matkalentoa varten on käyty läpi

## AIRWORK

Ennen sakkausten tai epätavallisten asentojen harjoittelua suorita seuraavat tarkastukset(HASELL-tarkastus):

Height(korkeus)	-Oikaisu mahdollinen ennen 2000ft AGL
Airframe(lentoasu)	-Laskusiivekkeet sisällä(jos ei tarkoituksenmukaisesti ulkona), jarrut OFF
Security(turvallisuus)	-Luukut yms. kiinni, turvavyöt kiinni ja kireällä, ei irtotavaraa



Engine(moottori)	-Lämpötilat ja paineet vihreällä alueella, polttoainepumppu päällä, polttoainehana täydemmän tankin puolelle, potkuri 2500RPM, seos rikkaalle
Location(sijainti)	-Erossa asutusalueilta, lentokentistä ja valvotusta ilmatilasta. Valitse kiintopiste, jonka avulla pystyt säilyttämään sijaintisi(esim. järvi, kylä, jalostamo, jne.)
Lookout(tähystys)	-Suorita 180° kaarros tai kaksi 90° kaarrosta ja tarkkaile erityisesti ilmatilaa alapuolellasi. Heti viimeisen tähystyksen(kaarros) jälkeen suorita aiottu harjoitus(liikehdintä), kun tähystys on vielä 'voimassa'.

Huom. Kun yllä olevat tarkastukset on suoritettu, voidaan se lyhentää muotoon 'HELL', jos ei ole aikomusta muuttaa lentoasua. HELL-tarkastus suoritetaan normaalisti nousun aikana takaisin aloituskorkeuteen.

### Call-outit sakkauksessa

"Täysi teho"	-Lisää täysi teho n. 3 sekunnin aikana
"Laskusiiveke 10"	-Nosta laskusiivekkeet asentoon 10° tai jätä ne ylös
"Positiivinen nousu, laskusiivekkeet ylös"	-Totea positiivinen pystynopeus, pysäytä renkaiden pyöriminen jarruilla ja nosta laskutelineet ylös (positiivinen ≥ 0)
"Turvallinen korkeus, nopeus, laipat ylös"	-Nosta laipat sisään kun nopeus yli 70 KIAS
"Nousuteho"	-Aseta nousuteho kun riittävä korkeus on saavutettu (yli 400ft AGL tai muuten turvallinen korkeus)

### LÄHESTYMISBRIEFAUS

Suorita lähestymisbriefaus niin aikasin kun se on järkevää. Käy läpi IFR-lähestymis proseduurit EAG- taulukoista IFR-oppaan mukaisen proseduurin kuvauksen mukaisesti. VFR-lähestyminen briefataan AIP- taulukoista ja kartoista ja briefauksen tulisi sisältää seuraavat kohdat:

-Liitytään...

-...kautta

-Lähestymismispiste(tietystä korkeudesta)

-Laskukierroskorkeus

-Kentän korkeus

-Kertaa liikehdintä maassa(mahdollinen kiitotien vapautus, rullausreitit)

Esimerkiksi:

"Liitytään DEGERin kautta Malmin perusosalle kiitotie 18. DEGER 1000ft, laskukierros 600ft, kentän korkeus 57ft, vapautetaan kiitotie Julietista."

## KORKEUSMITTARIASETUS LÄHESTYMISSÄ

Aseta korkeusmittari QNH-asetukselle kun olet saanut selvityksen tietyllä korkeudelle, eikä vaakalentoa ole enää odotettavissa siirtokorkeuden yläpuolella.

Laskun, lähestymisen ja laskeutumisen aikana tulee tehdä seuraavat call-outit ja tarkastukset:

<u>Call-out</u>	<u>Asetus ja tarkastus</u>
<b>"Lähestyminen"(tarkastuslista)</b>	-Kun selvitetty korkeudelle ja laskun aikana käytävä tarkastuslista on valmis
<b>"Lähestyminen, valmis"</b>	-Kun lähestymisen aikana käytävä tarkastuslista on käyty läpi
<b>"One to go"</b>	-Kun 1000ft selvitetyn korkeuden yläpuolella, tarkista korkeusmittarin asetus ja totea

## TARKKUUSLÄHESTYMINEN

NOTE: Identify all radio navigation aids prior to use

<b>"Localizer alive"</b>	-Kun localizer-neula alkaa liikkumaan (Vain ILS-lähestyminen)
<b>"Glideslope alive"</b>	-Kun glideslope-neula alkaa liikkumaan(Vain ILS-lähestyminen)
<b>"Nopeus XX, laipat 10"</b>	-Tarkista että ilmanopeus on alle 103kts ja valitse ensimmäinen aste laskusiivekkeitä
<b>"Nopeus XX, laskutelineet alas, laipat 25"</b>	-Tarkista että ilmanopeus on alle 129kts ja valitse laskutelineet alas sekä tarkista että ilmanopeus on alle 103kts ja valitse laipat 25. Call-out; laipat 25 voidaan jättää pois jos tarkkuuslähestymistä seuraa kiertävä lähestyminen.
<b>"Final check"</b>	-Between FAP and OM and when stabilised (gear down, flaps set, power set, correct track and rate of descent), make the call-out and commence the final check memory items and call-outs
<b>"Outer Marker... Feet"/ or "... Miles... Feet"</b>	-When the aircraft is passing the outer marker or equivalent position, crosscheck the altitude against the IAL and check the altimeter setting. Make the call-out, stating the actual crossing altitude achieved.
<b>"Approaching minimum"</b>	-100ft above your decision altitude

<b>“Laskeutuminen”</b>	-If contact is established and the decision to continue below DA is made. Landing decision can be done at any stage of final approach above minima and criteria for landing are met.
<b>“Ylös veto”</b>	-Kun suoritat ylösvedon, lisää täysi teho 3 sekunnin aikana ja samanaikaisesti nosta nokka nousuun (ANU 8-10°). Tavoitenoisuus Vy, 90 KIAS.

Huom. Katso alla (ei-tarkkuuslähestyminen) tarkemmat call-outit ja tarkastukset ylösvedon aikana.

## EI-TARKKUUSLÄHESTYMINEN

<b>“Nopeus XX, laipat 10”</b>	-If distance information to FAF available, select flaps 10 1nm before FAF. If distance information to FAF not available, select flaps 10 when turning inbound on racetrack or when suitable to the approach procedure.
<b>“Nopeus XX, laskutelineet alas, laipat 25”</b>	-Tarkista että ilmanopeus on alle 129kts ja valitse laskutelineet alas sekä tarkista että ilmanopeus on alle 103kts ja valitse laipat 25. Call-out; laipat 25 voidaan jättää pois jos tarkkuuslähestymistä seuraa kiertävä lähestyminen.
<b>“Nopeus XX, laskutelineet alas”</b>	-Loppuosalla, tarkista ilmanopeus ja valitse laskutelineet alas sekä aiottu laskusiiveasetus
<b>“Final check”</b>	-After FAF and when stabilised (gear down, flaps set, power set, correct track and rate of descent), make the call-out and commence the final check memory items and call-outs.
<b>“Approaching minimum”</b>	-100ft above your minima (MDA)
<b>“Minimum”</b>	-At your MDA, if flown as CDFA and if criteria for landing are not met, initiate go-around immediately from MDA. If NPA not flown as CDFA you may proceed to MAPt at MDA after which commence go-around if criteria for landing are not met.
<b>“Laskeutuminen”</b>	-If contact is established and the decision to continue is made before the missed approach point. Landing decision can be done at any stage of final approach above minima and criteria for landing are met.
<b>“Ylös veto”</b>	-Kun suoritat ylösvedon, lisää täysi teho 3 sekunnin aikana ja samanaikaisesti nosta nokka nousuun (ANU 8-10°). Tavoitenoisuus Vy, 90 KIAS.
<b>“Täysi teho”</b>	-Lisää tasaisesti täysi teho ja varmista että kaikki vivut ovat edessä

<b>"Laipat 10"</b>	-Tehonlisäyksen jälkeen, nosta laipat 10 asteeseen jos laipat 40 tai 25 oli käytössä. Jätä laskusiivekkeet sisään jos ne eivät olleet käytössä.
<b>"Positiivinen nousu, laskutelineen ylös"</b>	-Tarkista positiivinen pystynopeus, pysäytä jarruilla renkaiden pyöriminen ja nosta laskutelineet ylös. Älä nosta laskutelineitä ylös ennen kuin laskeutuminen jäljellä olevalle kiitotielle on mahdotonta.
<b>"Turvallinen korkeus, nopeus, laipat ylös"</b>	-Ei alle 200ft AGL & +70 KIAS. Nosta laskusiivekkeet ylös.
<b>"Nousuteho"</b>	-Kun selvästi erossa esteistä, kiinnitä huomiota oikean lentopolun saavuttamiseksi ja kun työtaakka sallii, aseta nousuteho (25"/2500RPM), jonka jälkeen nousua jatketaan matkanousunopeudella 104 KIAS.
<b>"Climb check" or "Landing Immediately After T/O / G/A"</b>	-When clear of obstacles, at a safe altitude and established on the missed approach procedure, announce the call-out then complete the go-around checklist
<b>"Landing Immediately After T/O / G/A Checklist complete"</b>	-When the checklist is complete

## LASKUN JÄLKEEN & MOOTTORIN SAMMUTUS

Lennettäessä yhden ohjaajan miehistöllä tarkastuslistoja ei tule lukea rullauksen aikana. Tarkastuslistoissa olevat asiat tehdään ulkomuistista ja tarkastetaan listasta rullauksen päätyttyä. Jos kesken rullauksen joudutaan jostain syystä lukemaan tarkastuslistaa, tai kirjoittamaan muistiin lennonjohtoselvitystä, kone tulee pysäyttää sopivaan paikkaan.

Tarkastuslistat laskun jälkeen tulee suorittaa ulkomuistista koneen liikkuessa hitaasti rullausnopeudella. Koneen pysähtyttyä, mutta ennen moottorin sammutusta tulee tarkastuslistasta tarkistaa, että kaikki kohdat laskun jälkeen tuli suoritettua.

Kun tarkastuslista laskeutumisen jälkeen on käyty läpi, tulee moottorin sammutus käydä läpi tarkastuslistasta 'lue ja tee' -tekniikalla.

### Call-out

### Asetus ja tarkastus

<b>"Laskun jälkeen"(tarkastuslista)</b>	-Kun kone on pysäköity rullauksen jälkeen asematasolle, kytke seisontajarru ja aseta teho,sammuta laskuvalonheitin
<b>"Laskun jälkeen, valmis"</b>	-Kun laskun jälkeen -tarkastuslista on käyty läpi
<b>"Moottorin sammutus"(tarkastuslista)</b>	-Laskun jälkeen -taskastuslistan jälkeen
<b>"Moottorin tarkastus, valmis"</b>	-Kun moottorin sammutus -tarkastuslista on käyty läpi

Ennen lentokoneelta poistumista, varmista seuraavat asiat:

- Ohjainlukko on paikoillaan (jos kone on ulkona)
- Kaikki sähkökytkimet ovat pois päältä
- Turvavyöt ovat jätetty siististi
- Kaikki roskat on siivottu pois
- Pitot-putken suoja on paikoillaan
- Pyöräpukit ovat paikoillaan
- Pysäköintijarru on pois päältä
- Suorita nopea tarkastus koneelle varmistaaksesi, että se on kunnossa luovutettavaksi muille

Ennen kentältä poistumista, varmista seuraavat asiat:

- Lentosuunnitelma on suljettu
- Kaikki paperit ovat täytettyinä oikein
- Kaikki poikkeamat on raportoitu
- Lento on syötetty järjestelmään