



PIPER P28R ARROW

**STANDARDITOIMINTAMENETELMÄT
STANDARD OPERATING PROCEDURES, SOP**

YLEISTÄ

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.

TARKASTUSLISTAT

- 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.

VALOJEN KÄYTTÖ

Beacon (vilkkumajakka): Sytytetään ennen moottorin käynnistämistä ja sammutetaan vasta moottorin sammuttua.

Nav lights (purjehdusvalot): Sytytetään ennen moottorin käynnistämistä ja sammutetaan vasta moottorin sammuttua.

Laskuvalonheitin (landing light): 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

Kommunikaatoradio 1:llä (Comm1) muodostetaan kaksisuuntainen puheyhteys lennonjohtoon.

Kommunikaatoradio 2:lla (Comm2) kuunnellaan tarvittavia lennonjohtotäaajuuksia. 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.

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 käynnistuksen 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

"Ilmanopeus"

- Ilmanopeusmittarin (ASI) tulisi näyttää nollaa

"Siivet suorassa"

- Tarkasta keinohorisontin suoruus

"QNH xxx, korkeus xxx ft"

- Aseta korkeusmittari

"Kaarto ja luisu"
"Ohjaussuunta xxx"
"Pystynopeus"
"Ristiintarkistus"

- Tarkasta kaarto- ja luisumittari
- Aseta suuntahyrrä kompassin mukaan
- Tarkasta pystynopeusmittari (VSI)
- 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"

Jarruta/Kaasu kiinni

- Sano kovaan ääneen
- Pidä kone kiitotien keskilinjalla ja jarruta tarpeen mukaan, vedä teho tyhjäkäynnille
- Ilmoita lennonjohdolle lentoonlähdön keskeytyksestä, syystä sekä siitä, poistutko kiitotieltä

Ilmoita ATC

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

- Käänä 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

-Alternattori OFF

- Käänä alternattorin 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
- 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

-Alternattori ja päävirta OFF

-Käännä päävirtakytkin ja alternattorin
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 lähdettäessä 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 pysähtyäksesi.

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

”Ohjaus”

Ennen minkään kiitotien ylitystä, odotuspaikkamerkintöjä ennen, tähystä 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".

"Kiertää"	Tarkasta mutkassa tai kaarteessa suuntahyrrän ja kompassin oikeellinen toiminta (liikkuu takertelematta, pyörii oikeaan suuntaan)
"Kaartaa ja luistaa"	Tarkasta kaarto- ja luisumittarin oikeellinen toiminta (kaartomittari osoittaa kaartosuuntaan, kuula luistaa vastakkaiselle puolelle)
"Ei kallista"	Tarkasta keinohorisontin pysyvyys vaakasuorassa kaarron aikana
"Crosscheck"	Tarkasta varamittareiden toiminta

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 jäähdyttämisessä eikä potkuriin tai moottoriin tulisi sivuttaiskuormia. Odotuspaikalla tarkista, että kaikki rullaukseen liittyvät tarkastuslistan kohdat on käyty läpi.

LENTOONLÄHTÖBRIEFAUS

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

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

Esimerkki:

"Kiitotie 18, kun läpi 470 ft vasen kaarto kohti DEGER:iä, nousten 700ft. Moottorihäiriön sattuessa pakkolasku etusektoriin, vastatuuli, lento-onlähtöbriefaus suoritettu."

"Kiitotie 24, kun läpi 800 ft vasen kaarto suuntaan 112 kunnes 142 radiaalilla PIR, nousten 3000 ft. Moottorihäiriön sattuessa pakkolasku etusektoriin, vasen sivutuuli, lentoonlähtöbriefaus suoritettu."

LENTOONLÄHTÖ JA NOUSU

Normaali lentoonlähtö PA28R-201 suoritetaan laskusiivekkeet sisällä. Rotaatio 65 KIAS. Alkunousu 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 400 ft kentän korkeuteen tai lisäämällä 300 ft kiitotielinjalla olevan korkeimman esteen korkeuteen sekä VFR-, että IFR-lentosäännöillä.

Ennen siirtymistä kiitotielle, tähyistä 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.

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

Call-out

"Moottori"

Asetus ja tarkastus

-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, laskuteline 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 nopeus ja korkeus, laskusiivekkeet ylös"

-Ei alle 200ft AGL & +70 KIAS. Nosta laskusiivekkeet ylös jos lentoonlähtö suoritettiin 10° laskusiivekkeasetuksella.

"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-operoinnissa suorita tarkastuslista loppuun lähialueen ulkopuolella.
"One to go"	-Kun 1000ft alle selvitetyn 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 JA AIRWORK

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 tarkastuslista loppuun
-------------------------------------	---

Ennen sakkausten, hidaslennon, epätavallisten asentojen tai jyrkkien kaartojen harjoittelua tulee

- Poistaa koneen ohjaamosta irtoesineet ja varmistaa että vyöt ovat lukossa ja kireällä
- Tarkastaa ilmatila S-kaarroilla oikealle ja vasemmalle
- Asettaa polttoainepumppu päälle, tankki täydemmälle ja seos rikkaalle
- Asettaa potkuri 2500 rpm

SAKKAUKSET

Call-outit sakkauksessa

"Täysi teho"	- Lisää täysi teho n. 3 sekunnin aikana
"Laskusiiveke 10"	- Nosta laskusiivekkeet asentoon 10° tai jätä ne ylös

**"Positiivinen nousu,
laskuteline ylös"**

-Totea positiivinen pystynopeus, pysäytä renkaiden
pyöriminen jarruilla ja nosta laskutelineet ylös
(positiivinen ≥ 0)

**"Turvallinen nopeus ja korkeus,
laskusiiveke ylös"**

-Nosta laipat sisään kun nopeus yli 70 KIAS

"Nousuteho"

-Aseta nousuteho kun riittävä korkeus on saavutettu
(yli 400ft AGL tai muuten turvallinen korkeus)

LÄHESTYMINEN

LÄHESTYMISSBRIEFAUS

Suorita lähestymisbriefaus niin aikasin kun se on järkevää. Käy läpi IFR-lähestymismenetelmät 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 LÄHESTYMISESSÄ

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

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

Call-out**"Lähestyminen"(tarkastuslista)****"Lähestyminen, valmis"****"One to go"**Asetus ja tarkastus

-Kun selvitetty korkeudelle ja laskun aikana käytävä tarkastuslista on valmis

-Kun lähestymisen aikana käytävä tarkastuslista on käyty läpi

-Kun 1000ft selvitetyn korkeuden yläpuolella, tarkista korkeusmittarin asetus ja totea

TARKKUUSLÄHESTYMINEN

“Localizer alive”

-Kun localizer-neula alkaa liikkumaan (Vain ILS-lähestyminen)

“Glideslope alive”

-Kun glideslope-neula alkaa liikkumaan(Vain ILS-lähestyminen)

“Nopeus XX, laipat 10”

-Tarkista että ilmanopeus on alle 103kts ja valitse ensimmäinen aste laskusiivekkeitä

“Nopeus XX, laskutelineet alas, laskusiiveke 25”

-Tarkista että ilmanopeus on alle 129kts ja valitse laskutelineet alas sekä tarkista että ilmanopeus on alle 103 kts ja valitse laipat 25. Call-out; laipat 25 voidaan jättää pois jos tarkkuuslähestymistä seuraa kiertolähestyminen.

“Final check”

- FAPin ja OM:n välissä kun lähestyminen on stabiili (teline alhaalla, laskusiiveke asetettu, teho asetettu, lentosuunta ja rate of descent ok), suorita final check

**“Outer Marker... Feet”/ or
... Miles... Feet”**

- Ohitettaessa OM tai vastaava etäisyys kentältä, vertaa korkeusmittarin näyttämää kartassa annettua korkeutta vastaan ja tarkasta korkeusmittariasetus

“Approaching minimum”

- 100 ft ennen ratkaisukorkeutta

“Laskeutuminen”

- Jos kiitotie on saatu näkyviin ja laskupäätös tehty.

“Ylös veto”

- Kun suoritat ylösvedon, lisää täysi teho 3 sekunnin aikana ja samanaikaisesti nosta nokka nousuun (ANU 8-10°). Tavoitenopeus Vy, 90 KIAS.

Huom. Katso osasta Ei-tarkkuuslähestyminen tarkemmat call-outit ja tarkastukset ylösvedon aikana.

EI-TARKKUUSLÄHESTYMINEN

“Nopeus XX, laskusiiveke 10”

- Jos etäisyys FAFille tiedetään, valitse laskusiiveke 10 1 nm ennen FAFia. Jos etäisyyttä ei tiedetä, valitse laskusiiveke 10 kääntyttäessä sisään odotuskuviossa tai muutoin lähestymismenetelmään sopivasti.

“Nopeus XX, laskuteline alas, laipat 25”

- Tarkista että ilmanopeus on alle 129kts ja valitse laskutelineet alas sekä tarkista nopeus alle 103 KIAS ja valitse laipat 25. Call-out; laipat 25 voidaan jättää pois jos tarkkuuslähestymistä seuraa kiertolähestyminen.

“Nopeus XX, laskuteline alas”

- Loppuosalla tarkista ilmanopeus ja valitse laskutelineet alas sekä aiottu laskusiivekeasetus

“Final check”

- FAFin jälkeen välissä kun lähestyminen on stabiili (teline alhaalla, laskusiiveke asetettu, teho asetettu, lentosuunta ja rate of descent ok), suorita final check

“Approaching minimum”

-100 ft MDAn yläpuolella

“Minimum”

- Jos laskeutumisen kriteerit eivät täyty MDAssa ja lähestyminen on lennetty CDFA:na, suorita ylösveto heti MDA:sta. Muutoin jatka MPAlle säilyttäen MDA ja suorita ylösveto MAP:lta, jos laskeutumisen kriteerit eivät täyty.

“Laskeutuminen”

- Jos kiitotie on saatu näkyviin ja laskupäätös tehty ennen MAP:ta.

“Ylösveto”

- Kun suoritat ylösveton, lisää täysi teho 3 sekunnin aikana ja samanaikaisesti nosta nokka nousuun (ANU 8-10°). Tavoitenopeus Vy, 90 KIAS.

“Täysi teho”

- Lisää tasaisesti täysi teho ja varmista että kaikki vivut ovat edessä

“Laipat 10”

- Tehonlisäyksen jälkeen, nosta laipat 10 asteeseen jos laipat 40 tai 25 oli käytössä. Jätä laskusiivekkeet sisään jos ne eivät olleet käytössä.

”Positiivinen nousu, laskuteline 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 nopeus ja korkeus, laipat ylös”

-Ei alle 200ft AGL & +70 KIAS. Nosta laskusiivekkeet ylös.

”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.

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 liikkuesssa 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.

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

PROFIILIKUVAT

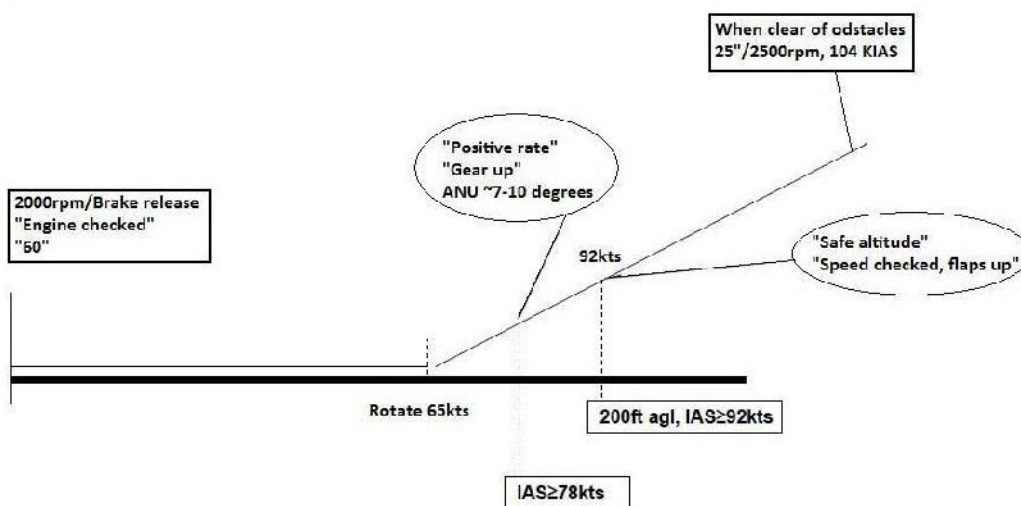
NORMAALI LENTOONLÄHTÖ



ARROW

19.02.2012

OH-ARW



- No gear retraction if suitable landing spot ahead or lower than the gear extension requires

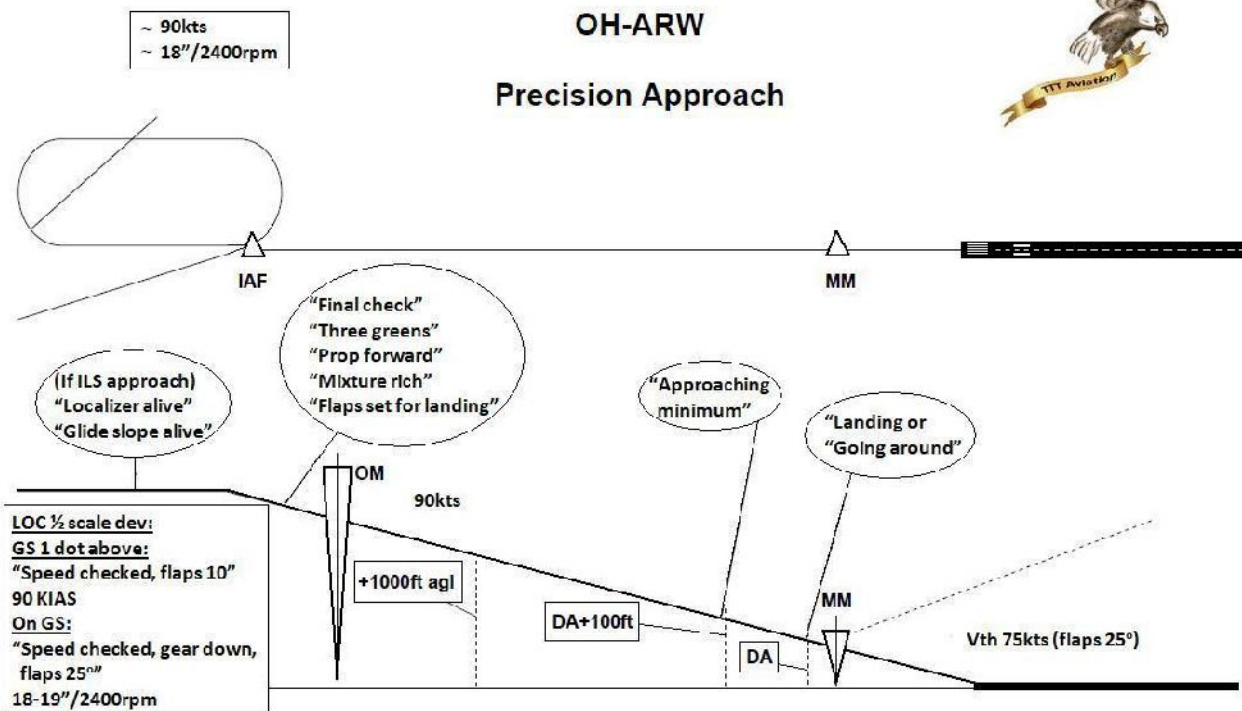
TARKKUUSLÄHESTYMINEN

19.02.2012

ARROW

OH-ARW

Precision Approach



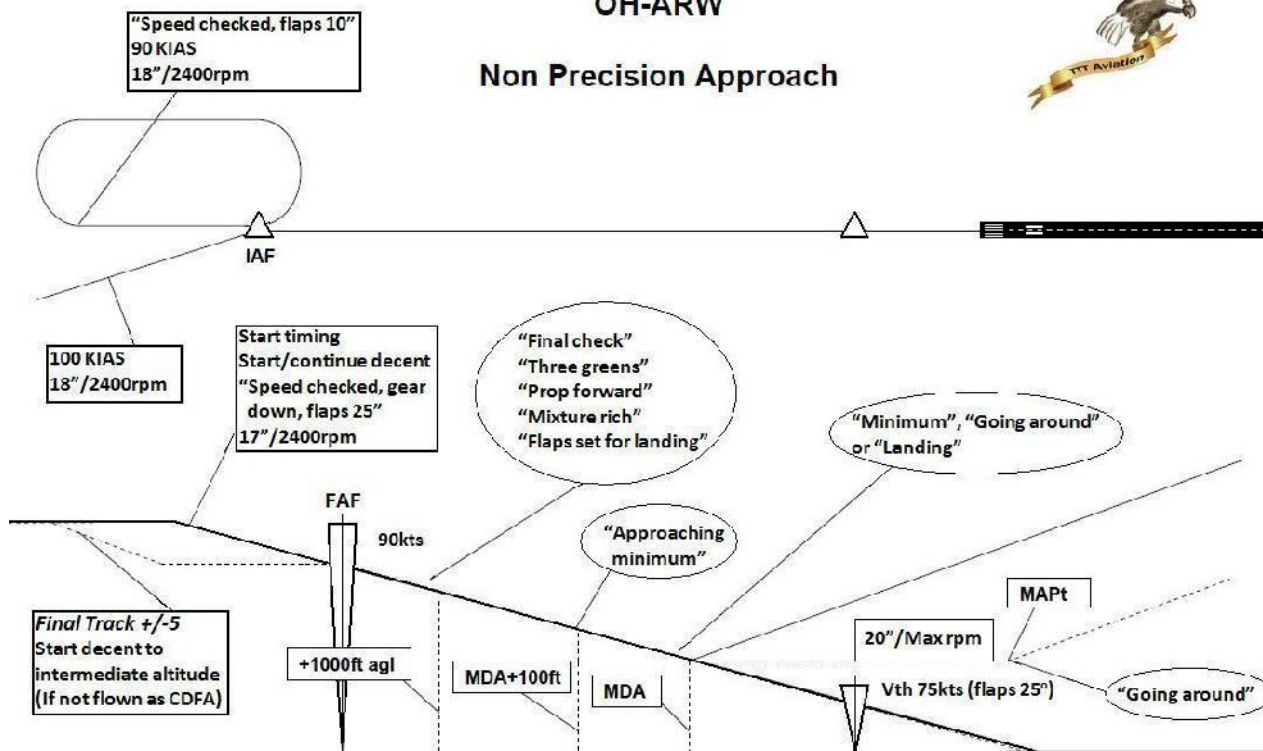
EI-TARKKUUSLÄHESTYMINEN

19.02.2012

ARROW

OH-ARW

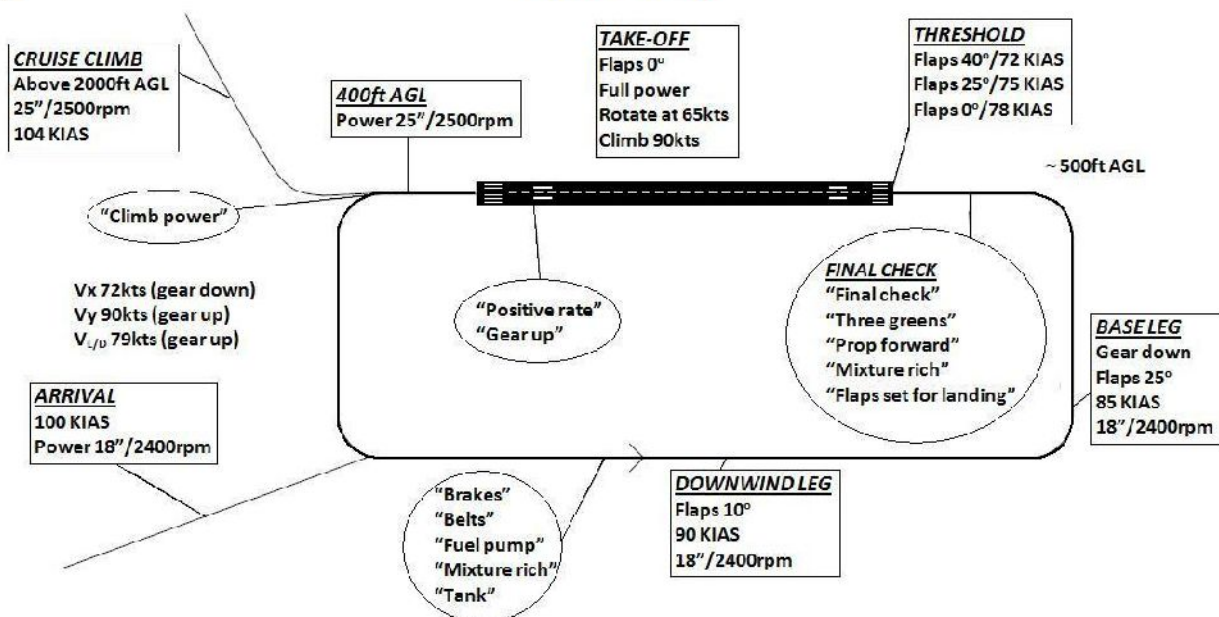
Non Precision Approach



LASKUKIERROS

**ARROW**

19.02.2012

OH-ARW**Traffic Circuit**

- No gear retraction if suitable landing spot ahead or lower than the gear extension requires