

## Talvitoiminta

### Lentäminen jäätävissä olosuhteissa

Lentäminen jäätävissä olosuhteissa on sallittua koneen käyttörajoitusten puitteissa. Kuitenkin jos säätiedotukset tai -ennusteet ilmaisevat lennon ajankohtana jäätävää sadetta, tihkua tai sumua (FZRA, FZDZ, FZFG), lentotoiminta on kielletty.

Kaasuttimen jäätyminen on todennäköistä kun ilmankosteus on korkea ja ilman lämpötila välillä +10...-5°C. Imuilman lämpömittari on tällöin keltaisella alueella. Kaasuttimen jäätyminen ensioireet ovat moottorin kierrosluvun (kiintopotkuriset koneet) tai ahtopaineen lasku (vakiokierrospotkuri) ja epätasainen käynti. Pitkään jatkuessaan kaasuttimen jäätyminen johtaa moottorin vakaviin käyntihäiriöihin, tehon menetykseen ja moottorin sammumiseen.

Kaasuttimen jäätyminen voi estää käyttämällä imuilman esilämmitystä vähennettäessä tehoa sekä matkalennoilla 15-20 minuutin välein tai silloin, kun jäätyminen oireita ilmenee. Esilämmitys avataan aina kokonaan, pidetään auki 1-2 minuuttia ja suljetaan täysin. Esilämmitystä ei saa käyttää osittain avattuna.

Erityisen arka kaasuttimen jäätymiselle on Continental O-200-moottori, jota käytetään perusmallisissa Cessna 150-koneissa (OH-CET). Kuitenkin mikä tahansa kaasutinmoottori voi jäätää jos olosuhteet ovat sopivat.

### Koneiden talvisäilytys

TTT - Aviationilla on käytettävissä kiertävä hallivuoro Malmin lekohalli 1:ssä. Kenttäpäivystäjä antaa tarkemmat ohjeet koneen sijoittamisesta halliin. Hallivuoro on vuorokausihintainen, joten useamman päivän lentotauon sattuessa kone pysäköidään ulos ja tuodaan sisään sulamaan ennen lentojen aloittamista.

Siirrettäessä kone lämpimään halliin on aina varmistuttava, etteivät koneen polttoainetankit ole täynnä kylmää polttoainetta. Lämmitessään polttoaine laajenee ja voi valua huohottimesta tai tankin korkista hallin lattialle. Kenttäpäivystäjät siirtävät polttoainetta valuttavat koneet välittömästi ulos tulipalovaaran vuoksi ja laskuttavat siivouskustannukset.

Pidettäessä konetta ulkona koneen ohjaamoon ja moottoritilaan sijoitetaan lämmitin. Valmisteltaessa konetta lentoa varten on huolehdittava että kaikki lämmittimet ja niiden sähköjohdot on poistettu ja sijoitettu lennon ajaksi turvalliseen paikkaan.

## Koneen puhdistus ennen lentoa

Ennen lentoa koneesta tulee poistaa kaikki jää ja lumi. Erityisen huolellisesti tulee puhdistaa siipien, korkeusvakaajan sekä sivuvakaajan johtoreunat, pitot-staattisen järjestelmän osat ja ohjainten saranapinnat.

Koneen puhdistamiseen saa käyttää pehmeää harjaa, kuumaa vesi-alkoholiseosta ta kuumailmapuhallinta. Pelkän kuuman veden käyttö on kielletty, koska vesi voi jäätyä uudelleen koneen pintoihin. Kuumailmapuhallinta tulee käyttää pienellä lämmöllä ja liikuttaa koko ajan: koneen pinnan saa tuntua enintään lämpimältä koskettaessa paljain käsin. Näin vältetään polttoaineeseen liittyvää palovaaraa sekä ikkunoiden vaurioitumisvaaraa. Missään tapauksessa koneen pintoja tai ikkunoita ei saa raapata: niitit tai verhouslevyt voivat vaurioitua ja ikkunat naarmuuntua.

Suosittelavinta on kuitenkin säilyttää kone hallissa aina kun mahdollista.

## Polttoaine

Jos polttoainetankkeihin on kertynyt jäätä, voivat jääkiteet haitata vesibensaventtiilien toimintaa. Polttoainenäytteen oton jälkeen onkin varmistuttava, että vesibensaventtiili sulkeutuu täydellisesti.

## Suoritusarvot

Toimittaessa talvella tulee huomioida myös kiitotiellä olevan lumen, jään ja muiden epäpuhtauksien vaikutukset suoritusarvoihin. Voit tarkastaa näiden seikkojen vaikutukset suoritusarvoihin erillisestä suoritusarvojen toimintaohjeesta ("Suoritusarvolaskelman laatiminen").

Ohjeen hyväksynyt operatiiviseen käyttöön 29.1.2015.

Timo Wahe  
Lentotoiminnanjohtaja