

## Lite att tänka på vid SLG-verksamhet i allmänhet och med Janus CM i synnerhet.

- 1 När vi gjort daglig tillsyn är det nu, när vi är ringrostiga efter en lång vinter, extra viktigt att före motorstart läsa igenom alla checklistorna och verkligen tänka igenom innebörden, ta på alla knappar och handtag så att du hittar dessa direkt utan att sitta och leta.

Vissa saker finns inte på checklistan utan bara i Flygplansmanualen (FM). Om du t.e.x.. p.g.a.. orutin flyger lite för fort när du kör ut motorn vid omstart i luften kommer 15A automatsäkringarna att lösa ut och du sitter där över Marieberg med motorn nästan helt ute = halv broms broms och glidtal 15 ungefär. **Kommer du att förstå att säkringen löst ut och hittar du den direkt?** Ett annat fel kan vara att motorn inte stannar när du slagit av tändningen därför att du flyger så fort att propellern millar. Vid 80km/h stannar den inom 15 sek men flyger du 90 kan det ta över en minut.

Det gäller att ha läst och **förstått FM** så att du snabbt analyserar och åtgärdar.

- 2 Som Pilot i en SLG börjar din flygning när du drar på gas på ett helt annat sätt än när du sitter i ett rent segelflygplan och bogserföraren tar många beslut som du inte deltar i.

Vid sista punkten på checklistan (motorbortfall jämför linbrott) Memorera varifrån kommer vinden? Kärran kommer att flöjla upp mot vinden om du måste dra av innan du lättat. Finns plats för bromssträckan? Vilket håll svänger du tillbaks om du får motorbortfall över 100m?

Janusen stiger med 2-2.5 m/s. Med stoppad utfälld motor sjunker den minst lika mycket. Efter start ska du alltså svänga tillbaka och flyga parallellt med fältet, under uppsikt på kompisar i nedflygning, tills du skaffat en höjdmarginal, inte dra iväg direkt i medvind mot ett litet cu över Marieberg.

- 3 Nu har du gjort allt på checklistorna och är klar att starta. Så länge fältet är mjukt startar vi bara på de grusade stripparna. Komihåg: Ett steg neg. klaff . Spaken i magen och full skevning för att få upp nedlagda vingen så fort som möjligt. Ansätt sidoroder för att kompensera bromsningen av den nedlagda vingen. Håll kursen stenhårt så att du blir kvar på grusstrippen. Avläs varvräknaren att du får ut minst 6500 RPM. Vid 50-60 ge +8-klaff, lätta, accelerera, stig sedan med 85 kmh.
- 4 Motorluckorna på UPU är känsliga för snedanblåsning och nu har vi knäckt den bakre 2 ggr på grund av oren flygning vid infällning av motorn. **Flyg rakt fram vid infällning.**
- 5 Memorera innan du trycker in sändarknappen: **vem är jag, var är jag, vad vill jag**, och läs tillbaka erhållna uppgifter och tillstånd. Flyger du på eget färdtillstånd får du normalt klart att starta på egen uppsikt och **"anmäl i luften"** Det sista bör göras när man passerar fältgränsen men verkar vara väldigt svårt att komma ihåg för de flesta.

*OBS! ovanstående är ingen komplett instruktion utan ett resultat av mina funderingar (reparerandes motorlucka) över de tillkortakommanden som förekommit under vårens första starter.*

*Att läsa och förstå FM så att man snabbt kan analysera och åtgärda gäller alla SLG även Arcus M med långt driven automatik om du tex flyger för fort så att säkringar löser måste du även i den kärran kunna tänka och åtgärda. Träning i UPU är inte bortkastad tid.*

**Medveten mental förberedelse sparar alltid liv och flygplan**