

	<h1>Segelflyghandboken</h1>	Artikel	625
		Datum	200430
	Utbildning	Sid nr	1 av 2

Några råd vid operation av SSG och SLG

Allmänt

Segelflygplan med utfällbar motor kan i förstone verka vara ett bra sätt att undvika utelandningar och därmed öka flygsäkerheten. En ny typ av flygplan ger nya typer av problem. Erfarenheterna från Tyskland visar klart att säkerheten inte ökar och att utelandningar inte kan undvikas. Motorn ger dock ofta möjlighet till att komma hem, men är ingen garanti. Att flyga SLG och SSG kräver mycket mer av föraren jämfört med ett rent segelflygplan. Man skall kunna operera motorn samtidigt som skall ha koll på flygningen. Om man flyger dessa typer bör man manövrera motorn ofta så att man får rutin på förfarandet. Det är klart olämpligt om man opererar motorn mindre än 20 ggr per år.

Denna skrift är skriven med SLG i tankarna, men tillämpliga delar gäller även SSG. Flygplanets flyghandbok och checklistor gäller och skall ha prioritet om något av det nedan skrivna är motsägelsefullt. Avsikten med denna skrift är att delge erfarenheter och råd, som normalt inte finns i flyghandböckerna, samt att få brukarna att tänka igenom de situationer som kan inträffa.

Markhantering

En gammal regel är att en propeller alltid är som ett laddat vapen, man kan aldrig vara säker på att motorn inte startar när man drar runt propellern. Flera dödsolyckor har inträffat när man startat motorn utan att vingarna är monterade. Motorn och propellern ger ett kraftigt vridmoment som lätt kan vrida omkull flygplanet även om det står i en vagga till transportvagnen och detta även vid tomgångseffekt.

Daglig tillsyn

Viktigt vid daglig tillsyn är att kontrollera att alla buntband och klamrar för ledningar och kablar är intakta. Batteriladdningsläget är också mycket viktigt. Turbon som normalt är utan choke kan vara svårstartad om den inte varit i gång på några dagar. Gör därför en start omedelbart efter bogseringen så går det åt mindre höjd i ett ev. skarpt läge vid senare tillfälle. Erfarenhet från senare år är att de elektroniska bränslemätarna inte alltid är tillförlitliga. Därför skall bränslemängden ombord kontrolleras före start med ytterligare en metod, exempelvis med mätsticka eller på annat för typen tillämpligt sätt.

Start av motor

En SSG/SLG väcker alltid stort intresse, vilket leder till att segelflygare dras till motorinstallationen och gärna stoppar ner huvudet i hålet. Med anledning av detta måste man på ett säkert sätt fastställa att ingen står i vägen för propellern vid något starttillfälle. Motorn bör aldrig startas utan att någon sitter i flygplanet. Det är också viktigt, om man startar motorn med öppen huv, att inte mössor, kartor mm åker in i propellern.

Taxning

Taxning är ofta besvärligt och bör undvikas. Tvåtaktsmotorerna lämnar normalt lägre effekt när de är varma.

Start

En del typer ha ganska marginella startprestanda, vilket gör att starten måste beräknas och övervägas noga. Avdragsmetoden skall alltid användas. Den innebär att man måste utse ett ögonmärke där man drar av och bromsar in om man inte är lätt med rätt stigning.

Om man lättar för tidigt eller försöker stiga med för låg fart så kan motståndet överstiga dragkraften, vilket leder till att man inte kan stiga eller i vissa fall inte kan hålla höjden. Det enda sättet att komma ur det läget är att dyka upp till rätt fart om man har någon höjd att ta till.

En del SLG är lätta att övervarva om man håller för hög fart i stigningen och vissa har inbyggda säkerhetssystem som slår av tändningen om varvet blir för högt. Detta gäller i ännu högre grad SSG/Turbo.

Farthållningen är alltså mycket viktigt för att hålla rätt fart. Med den anledningen är det att föredra att man startar med bogsering de första flygningarna och startar motorn i luften så att man kan få en bra känsla för rätt nosläge och fart.

	<h1>Segelflyghandboken</h1>	Artikel	625
		Datum	200430
	<h2>Utbildning</h2>	Sid nr	2 av 2

Motorstopp i starten är mycket kritiskt. I och med att motorn är utfälld så motsvarar det ungefär halv broms. Detta gör att man inte alls har samma möjligheter att manövrera som med ett rent segelflygplan vid linbrott. Sväng tillbaka kräver mycket hög höjd och glidvinklarna framåt mot ett landningsfält blir mycket brantare. Nödförfarandena liknar mer dem som gäller för motorflygplan. I och med att man sitter i en segelflygcockpit kan man lätt få känslan av att man har segelflygprestanda, vilket kan leda till fel beslut. Att på höjd flyga med motorn utfälld och avstängd är en bra övning för att få en känsla för prestandan. En bra övning är att mäta vilken höjd som går åt för en 180 graders sväng från stiftart.

Stigning

Stiger man med för låg fart riskerar man att motståndet ökar vilket leder till att stighastigheten minskar. På många typer av SLG/SSG avtar stighastigheten helt innan flygplanet stallar. Stiger man med för hög fart riskerar man övervarv, vilket kan leda till motorskador eller att motorn stängs av på vissa typer. På många flygplansindivider kan TEK-röret var helt utstört av propellerströmmen, vilket gör att variometern inte fungerar. Det är bra att kunna koppla om variometern till kabinstatiskt under motordrift.

Avstängning av motor och infällning

När man stänger av motorn bör man ha gott om höjd eller ligga in en termikblåsa. Avstängningsförfarandet gör att man tappar rejält med höjd innan man fått in motorn. Det är också nödvändigt att ha ett landningsbart fält under sig då det kan inträffa att motorn varken går att fälla in eller återstarta. Ev. automatsäkring ska vara lätt åtkomlig och är det första som skall kontrolleras om in/utfällningen ej fungerar. Fäll ej in motorn helt förrän temperaturen på motorn är under 70-80 grader. (Bensinångor)

Utfällning och motorstart i luften

Utfällning av motor skall noga planeras. Det enda säkra sättet är att ligga högt (minst 300 meter) i nedflygningssektorn eller på en hög medvindlinje till ett landningsbart fält. Man fäller ut motorn och om den startar stiger man ett par varv över det landningsbara fältet, så att man blir säker på att den verkligen fungerar. Om den inte startar ger man upp startförsöket och landar på det utsedda fältet. Om motorn inte går att fälla in får man tänka på att man redan har "halv broms" ute.

Bara hög höjd är inte nog, det måste finnas ett landningsbart fält rakt under. Anledningen till detta är att det kan inträffa att motorn fälls ut, men varken startar eller går att fälla in i igen. Ett vanligt fel är att utfällningen skett med för hög flygfart så att säkringen för utfällningsmekaniken har utlöst, men även andra fel kan förekomma. Öva gärna vid hemmafältet när tillfälle ges. (Motorn mår bara bra av att startas då och då, och tänk på att den skall startas var fjortonde dag när den inte är konserverad. Annars riskeras korrosionsskador.)

Landning med utfälld motor

De flesta typerna skall normalt inte landas med motorn utfälld, men det är nog i de flesta fall bättre att koncentrera sig på landningsbedömningen och låta motorn vara ute om det krånglar. Det är sämre att till slut få in motorn, men haverera pga. att man missat bedömningen.

Några viktiga punkter

- *SLG/SSG gör inte segelflygning säkrare*
- *SLG/SSG ersätter inte lag och vagn*
- *SLG/SSG är ingen fördel vid tävling (med undantag för vissa idiotiska tävlingsformer)*
- *Motorstopp i starten kan inte hanteras som linbrott med ett segelflygplan*
- *Cockpitmiljön kan få oss att tro att vi sitter i ett segelflygplan*
- *Rätt stiftart är livsviktigt*
- *In- eller utfällningen får bara ske med landningsbart fält rakt under*
- *Koncentrera dig på landningen om motorn krånglar*