

DREAMWINGS SP. Z O.O.

PROCEDURE NORMALNE AT-3

AT-3R100

AT-3

**LISTA CZYNNOŚCI KONTROLNYCH ORAZ PROCEDURY DLA PROWADZENIA
NORMALNEJ EKSPLOATACJI SAMOLOTU AT-3 Z ZABUDOWANYM
WYPOSAŻENIEM STANDARDOWYM**

AT-3

SPIS TREŚCI

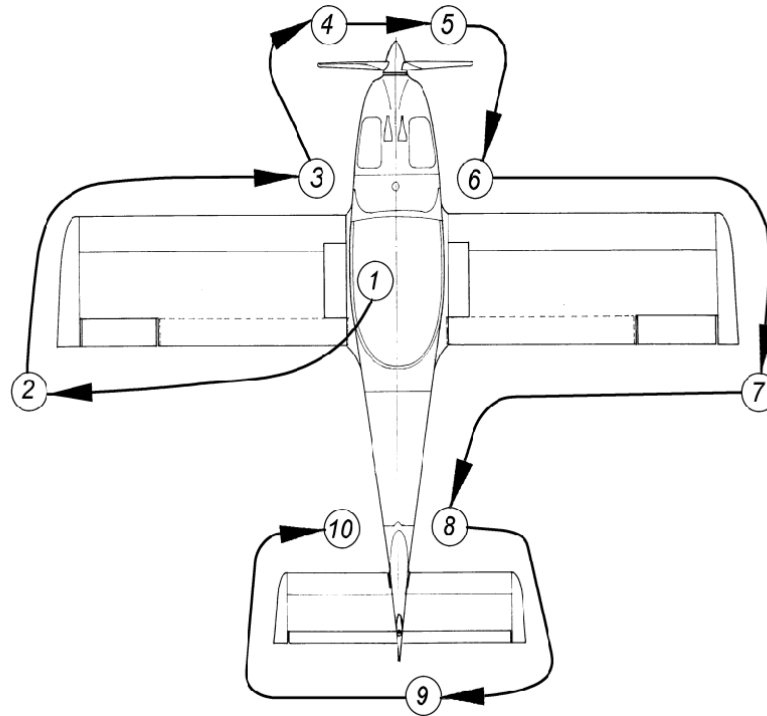
1. PRZEGLĄD SAMOLOTU PRZED LOTEM.....	5
1.2 LEWE SKRZYDŁO	6
1.3 PODWOZIE LEWE	6
1.3, 1.4 PRZEDNIA CZĘŚĆ KADŁUBA.....	6
1.5 PODWOZIE PRZEDNIE	7
1.6 PODWOZIE PRAWIE I PRZEDNIA CZĘŚĆ KADŁUBA	7
1.7 SKRZYDŁO PRAWIE	8
1.8 PRAWA STRONA TYŁU KADŁUBA	8
1.9 USTERZENIE.....	8
1.10 LEWA STRONA TYŁU KADŁUBA.....	8
2. PROCEDURY NORMALNE I WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH	9
2.1 PRĘDKOŚCI BEZPIECZNEGO UŻYTKOWANIA	9
2.2 PRZED URUCHOMIENIEM SILNIKA.....	9
2.3 KORZYSTANIE Z ZEWNĘTRZNEGO ŹRÓDŁA ENERGII	10
2.4 URUCHOMIENIE SILNIKA	10
2.5 PRZED KOŁOWANIEM.....	13
2.6 KOŁOWANIE	14
2.7 PRZED STARTEM.....	14
2.8 START	15
2.9 WZNOSZENIE.....	15
2.10 PRZELOT	15
2.11 SCHODZENIE.....	16
2.12 PRZED LĄDOWANIEM.....	16
2.13 LĄDOWANIE	17
2.14 LĄDOWANIE ZANIECHANE.....	17

2.15 PO LĄDOWANIU	17
2.16 WYŁĄCZENIE SILNIKA	17
2.17 PO LOCIE	18
3. INFORMACJE DODATKOWE	18
3.1 PRZECIĄgniĘCIE	18
3.2 MANEWRY W LOCIE	19
3.3 LOT Z PASAŻEREM	19
3.4 START I LĄDOWANIE Z BOCZNYM WIATREM.....	19
3.5 PRĘDKOŚCI OPERACYJNE STARTÓW I LĄDOWAŃ	20
3.6 LOT Z MAŁĄ ILOŚCIĄ PALIWA	21

AT-3

1. PRZEGLĄD SAMOLOTU PRZED LOTEM

OBOWIAZKIEM PILOTA JEST WYKONANIE PRZEGLĄDU PRZED LOTEM I PO PRZERWIE W LOTACH POŁĄCZONEJ Z OPUSZCZENIEM KABINY. PRZEGLĄD PRZEPROWADZIĆ OBCHODZĄC SAMOŁOT WOKÓŁ WG RUCHU WSKAZÓWEK ZEGARA ROZPOCZYNAJĄC OD KABINY.



1.1. KABINA ZAŁOGI

LIMUZyna – OTWARCIE, ZAMKNIĘCIE, DZIAŁANIE ZAMKÓW **SPRAWDZIĆ**
.....
WNĘTRZE KABINY – ZBĘDNE PRZEDMIOTY **USUNĄĆ**
DYSZEL ZE STEROWNIC – JEŚLI ZAŁOŻONO **ZDJĄĆ**
STAN SIEDZEŃ **SPRAWDZIĆ**
BAGAŻ, DYSZEL – JEŚLI BĘDZIE PRZEWOŻONY **ZAMOCOWAĆ**
PASY BEZPIECZEŃSTWA **SPRAWDZIĆ**
STEROWNICE – SWOBODĘ RUCHÓW, BRAK WYCZUWALNYCH LUZÓW,
BRAK NADMIERNEGO TARCIA **SPRAWDZIĆ**
KLAPKA WYWAŻAJĄCA
RUCH W CAŁYM ZAKRESIE **SPRAWDZIĆ**
W POŁOŻENIU – „START” **USTAWIĆ**

KLAPY – WYCHYLENIA	SPRAWDZIĆ
KLAPY – NA 40°	USTAWIĆ
PODGRZEW GAŹNIKA - WYŁĄCZENIE.....	SPRAWDZIĆ
ZAWORY PALIWA - ZAMKNIĘCIE.....	SPRAWDZIĆ
POMPA PALIWA – WYŁĄCZENIE	SPRAWDZIĆ
ZAPŁON - WYŁĄCZENIE.....	SPRAWDZIĆ
STAN PALIWA – W ZBIORNIKACH	SPRAWDZIĆ
AKUMULATOR I PRĄDNICA - WYŁĄCZENIE	SPRAWDZIĆ
ODBIORNIKI ENERGII ELEKTRYCZNEJ - WYŁĄCZENIE.....	SPRAWDZIĆ
HAMULEC POSTOJOWY (JEŚLI ZABUDOWANO).....	WŁĄCZYĆ

1.2 LEWE SKRZYDŁO

STRUKTURA - CZYSTOŚĆ I STAN	SPRAWDZIĆ
KLAPY – STRUKTURĘ, LUZY W STEROWANIU I ZAWIASACH..	SPRAWDZIĆ
LOTKI – STRUKTURĘ, LUZY W STEROWANIU I ZAWIASACH	SPRAWDZIĆ
RURKA PITOT’A – CZYSTOŚĆ I ZAMOCOWANIE	SPRAWDZIĆ
ZAMKNIĘCIE WZIERNIKÓW	SPRAWDZIĆ
STAN I DROŻNOŚĆ ODPOWIETRZEŃ ZBIORNIKÓW	SPRAWDZIĆ

1.3 PODWOZIE LEWE

OGUMIENIE - CIŚNIENIE (WZROKOWO)	SPRAWDZIĆ
INSTALACJA HAMULCOWA.....	SPRAWDZIĆ
ODSTÓJ PALIWA Z ZAWORU DRENAŻOWEGO.....	ZLAĆ

1.3, 1.4 PRZEDNIA CZĘŚĆ KADŁUBA

LIMUZYNA - CZYSTOŚĆ	SPRAWDZIĆ
ZBIORNIK PALIWA - ILOŚĆ PALIWA I ZAMKNIĘCIE KORKA.....	SPRAWDZIĆ
OSŁONY SILNIKA - ZAMKNIĘCIE, WYCIEKI	SPRAWDZIĆ

ŚMIGŁO I KOŁPAK - STAN I CZYSTOŚĆ..... **SPRAWDZIĆ**
RURY WYDECHOWE - STAN **SPRAWDZIĆ**
ANTENA TRANSPONDERA - STAN I ZAMOCOWANIE..... **SPRAWDZIĆ**
DOLNA POWIERZCHNIA KADŁUBA - STAN I CZYSTOŚĆ **SPRAWDZIĆ**
ZASŁONKI WLOTÓW POWIETRZA - ZAMOCOWANIE **SPRAWDZIĆ**

UWAGA!

**ZASŁONKI WLOTÓW POWIETRZA ZALECA SIĘ ZAMONOTOWAĆ PRZY
TEMPERATURZE OTOCZENIA PONIŻEJ 12°C/54°F.**

1.5 PODWOZIE PRZEDNIE

OGUMIENIE - CIŚNIENIE (WZROKOWO) **SPRAWDZIĆ**
AMORTYZATOR - STAN **SPRAWDZIĆ**
DYSZEL DO PRZETACZANIA - USUNIĘCIE..... **SPRAWDZIĆ**

1.6 PODWOZIE PRAWE I PRZEDNIA CZĘŚĆ KADŁUBA

OGUMIENIE - CIŚNIENIE WZROKOWO..... **SPRAWDZIĆ**
INSTALACJA HAMULCOWA..... **SPRAWDZIĆ**
ODSTÓJ PALIWA Z ZAWORÓW DRENAŻOWYCH **ZŁAĆ**
ZAMKNIĘCIE KORKÓW PALIWA **SPRAWDZIĆ**
OLEJ - POZIOM I WŁOŻENIE MIARKI (UPRZEDNIO OBRÓCIĆ ŚMIGŁEM
RĘCZNIE KILKA RAZY)..... **SPRAWDZIĆ**

UWAGA!

**ZALECA SIĘ PRZY KAŻDORAZOWYM TANKOWANIU SAMOLOTU DO PEŁNA
(100 LITRÓW) UZUPEŁNIĆ POZIOM OLEJU DO POZIOMU MAKSYMUM.**

PRZESTROGA!

**PRZY RĘCZNYM OBRACANIU ŚMIGŁEM NALEŻY ZACHOWAĆ SZCZEGÓLNA
OSTROŻNOŚĆ ORAZ SPRAWDZIĆ CZY:**

- ZAPŁON JEST WYŁĄCZONY
- ZAWÓR POSTOJOWY JEST WŁĄCZONY lub
- PODSTAWKI WŁOŻONE POD KOŁA

ISTNIEJE ZAWSZE PEWNE PRAWDOPODOBIENSTWO SAMOZAPŁONU

1.7 SKRZYDŁO PRAWE

STRUKTURA - CZYSTOŚĆ I STAN..... **SPRAWDZIĆ**

LOTKI - STRUKTURĘ, LUZY W STEROWANIU I ZAWIASACH
..... **SPRAWDZIĆ**

KLAPY - STRUKTURĘ, LUZY W STEROWANIU I ZAWIASACH
..... **SPRAWDZIĆ**

ZAMKNIĘCIE WZIERIKÓW **SPRAWDZIĆ**

STAN I DROŻNOŚĆ ODPOWIEETRZEŃ ZBIORNIKÓW **SPRAWDZIĆ**

WYCIEKI PALIWA POD SAMOLOTEM **SPRAWDZIĆ**

1.8 PRAWA STRONA TYŁU KADŁUBA

STRUKTURA KADŁUBA - STAN I CZYSTOŚĆ..... **SPRAWDZIĆ**

ANTENA RADIOSTACJI - STAN I ZAMOCOWANIE **SPRAWDZIĆ**

1.9 USTERZENIE

STATECZNIK PIONOWY - STAN I CZYSTOŚĆ..... **SPRAWDZIĆ**

STER KIERUNKU - ZAWIASY I LUZY..... **SPRAWDZIĆ**

STER WYSOKOŚCI (PŁYTOWY) - ZAWIASY I LUZY..... **SPRAWDZIĆ**

1.10 LEWA STRONA TYŁU KADŁUBA

STRUKTURA KADŁUBA - STAN I CZYSTOŚĆ (WZROKOWO).....
..... **SPRAWDZIĆ**

ZAMKNIĘCIE WZIERNIKA **SPRAWDZIĆ**

2. PROCEDURY NORMALNE I WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH

2.1 PRĘDKOŚCI BEZPIECZNEGO UŻYTKOWANIA

PRĘDKOŚĆ	KLAPY	IAS		
		km/h	mph	kts
START:				
- ODERWANIE	15°	88	55	47
- NA WYSOKOŚCI H = 15m		118	73	64
MAKSYMALNEGO KĄTA WZNOSZENIA (V _x)	0°	111	69	60
MAKSYMALNEGO WZNOSZENIA (V _y)	0°	134	83	72
MAKSYMALNEGO KĄTA WZNOSZENIA (V _x)	15°	109	68	59
MAKSYMALNEGO WZNOSZENIA (V _y)	15°	127	79	69
W BURZLIWEJ ATMOSFERZE (ZALECANE)	0°	160	99	86
PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA	40°	110	68	60
MAKSYMALNA SKŁADOWA WIATRU	0÷40°	21,6	13,4	11,7

2.2 PRZED URUCHOMIENIEM SILNIKA

MIEJSCE W KABINIE ZAJĄĆ
 LIMUZyna ZAMKNAĆ I ZABLOKOWAĆ
 BAGAŻ - ZAMOCOWANIE SPRAWDZIĆ
 PASY ZAPIĄĆ
 STAN PALIWA - NA WSKAŹNIKU SPRAWDZIĆ
 ZAPŁON - WYŁĄCZENIE SPRAWDZIĆ
 AKUMULATOR I PRĄDNICA - WYŁĄCZENIE SPRAWDZIĆ
 ODBIORNIKI ELEKTRYCZNE - WYŁĄCZENIE SPRAWDZIĆ
 KLAPKA WYWAŻAJĄCA - POŁOŻENIE "START" SPRAWDZIĆ
 STEROWNICE - SWOBODNY RUCH SPRAWDZIĆ
 KLAPY SCHOWAĆ
 HAMULEC POSTOJOWY (JEŚLI ZABUDOWANO) SPRAWDZIĆ

2.3 KORZYSTANIE Z ZEWNĘTRZNEGO ŹRÓDŁA ENERGII

SAMOŁOT JEST PRZYSTOSOWANY DO KORZYSTANIA Z ZEWNĘTRZNEGO ŹRÓDŁA ENERGII ELEKTRYCZNEJ. TYPOWE GNIAZDO ZASILANIA (TYP 11041) ZAINSTALOWANE JEST NA LEWEJ BURCIE SAMOŁOTU PRZED SKRZYDŁEM. DOSTARCZONY PRZEWÓD ZASILAJĄCY POSIADA OZNACZONĄ BIEGUNOWOŚĆ. PRZEWÓD TEN NALEŻY PODŁĄCZYĆ DO ŹRÓDŁA ENERGII ELEKTRYCZNEJ (AKUMULATORA) ZWRACAJĄC SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ NA WŁAŚCIWĄ BIEGUNOWOŚĆ. ŹRÓDŁO ZASILANIA ZEWNĘTRZNEGO POWINNO POSIADAĆ NAPIĘCIE 12÷14 V.

ROZRUCH SILNIKA Z ZEWNĘTRZNEGO ŹRÓDŁA ENERGII ELEKTRYCZNEJ PRZEPROWADZA SIĘ W TAKI SAM SPOSÓB JAK Z AKUMULATORA POKŁADOWEGO.

PO ROZRUCHU SILNIKA PRZEWÓD NALEŻY ODŁĄCZYĆ OD SAMOŁOTU.

2.4 URUCHOMIENIE SILNIKA

PRZESTROGA

ODWROTNE PODŁĄCZENIE BIEGUNOWOŚCI MOŻE DOPROWADZIĆ DO
USZKODZENIA INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ SAMOŁOTU.

PRZESTROGA

ZABRANIA SIĘ URUCHAMIANIA SILNIKA Z WŁĄCZONYM HAMULCEM
POSTOJOWYM.

PRZESTROGA

W TRAKCIE PRÓBY SILNIKA, POMIMO UŻYCIA HAMULCÓW SAMOŁOT MOŻE
SIĘ PRZEMIESZCZAĆ. DLATEGO ZALECA SIĘ DODATKOWE
ZABEZPIECZENIE SAMOŁOTU PODSTAWKAMI POD KOŁA. PODCZAS
URUCHAMIANIA I PRÓBY SILNIKA BEZ PODSTAWEK NALEŻY ZACHOWAĆ
SZCZEGÓLNĄ OSTROŻNOŚĆ.

SILNIK ZIMNY

ZAWORY PALIWA OTWORZYĆ
URZĄDZENIE ROZRUCHOWE "SSANIE" WŁĄCZYĆ
AKUMULATOR I PRĄDNICA WŁĄCZYĆ
LAMPKA "AWARIA PRĄDNICY" - ŚWIECENIE..... SPRAWDZIĆ
POMPKA PALIWOWA WŁĄCZYĆ
PRZEPUSTNICA - USTAWIĆ BIEG JAŁOWY (LUB 10% OTWARCIA)
OBSZAR ŚMIGŁA - WOLNY SPRAWDZIĆ
HAMULEC POSTOJOWY - WYŁĄCZENIE SPRAWDZIĆ
HAMULEC..... NACISNĄĆ
ROZRUCH WŁĄCZYĆ

**ROZRUSZNIK MOŻE BYĆ WŁĄCZONY BEZ PRZERWY 10 SEK. POTEM NALEŻY
GO CHŁODZIĆ 2 MIN. W CZASIE PRACY ROZRUSZNIKA ŚWIECI SIĘ LAMPKA
"ROZRUSZNIK WŁĄCZONY"**

UWAGA

**KONTROLOWAĆ CZY CIŚNIENIE OLEJU ZACZNIE ROSNAĆ W CZASIE NIE
DŁUŻSZYM NIŻ 10 S. ZWIĘKSZENIE OBROTÓW SILNIKA JEST DOPUSZCZALNE
TYLKO WTEDY GDY CIŚNIENIE OLEJU USTABILIZUJE SIĘ POWYŻEJ 2 BAR.**

PRZESTROGA

**ABY UNIKNĄĆ USZKODZENIA AKUMULATORA I ROZRUSZNIKA NIGDY NIE
WŁĄCZAĆ ROZRUSZNIKA NA DŁUŻEJ NIŻ 10 S. PRZED NASTĘPNYM
WŁĄCZENIEM ODCZekać MINIMUM 2 MIN. NIGDY NIE WŁĄCZYĆ
ROZRUSZNIKA JEŚLI ŚMIGŁO NIE ZATRZYMAŁO SIĘ CAŁKOWICIE. NIE
WYKONYWAĆ ROZRUCHU Z ROZŁADOWANEGO AKUMULATORA GDYŻ GROZI
TO USZKODZENIEM UKŁADU ROZRUCHOWEGO. O DOBRYM STANIE
AKUMULATORA ŚWIADCZY ENERGICZNE OBRACANIE ŚMIGŁA PRZEZ
ROZRUSZNIK. W PRZECIWNYM WYPADKU WYŁĄCZYĆ ROZRUSZNIK,
AKUMULATOR I USUNĄĆ USTERKĘ**

SILNIK GORĄCY

PROCEDURA TAKA SAMA JAK DLA SILNIKA ZIMNEGO, ALE BEZ POKRĘCENIA ŚMIGŁEM I WŁĄCZENIA URZĄDZENIA ROZRUCHOWEGO "SSANIE".

PROCEDURA W NISKIEJ TEMPERATURZE OTOCZENIA

TAKA SAMA JAK DLA SILNIKA ZIMNEGO, Z TYM, ŻE PRZEPUSTNICA POWINNA BYĆ USTAWIONA TYLKO W POZYCJI "BIEG JAŁOWY", A PODGRZEW GAŹNIKA POWINIEN BYĆ WŁĄCZONY. NALEŻY PONADTO OBSERWOWAĆ CIŚNIENIE OLEJU, GDYŻ MOŻE SIĘ ONO OBNIŻYĆ Z POWODU ZWIĘKSZONYCH OPORÓW PRZEPŁYWU PRZESZ POMPĘ OLEJU.

W KONIECZNYM PRZYPADKU SILNIK PODGRZAĆ UŻYWAJĄC DMUCHAWY GORĄCEGO POWIETRZA. W CELU POLEPSZENIA WARUNKÓW PRACY SILNIKA NISKIEJ TEMPERATURZE OTOCZENIA ZALECA SIĘ ZASTOSOWAĆ ZASŁONKI WLOTÓW POWIETRZA.

UWAGA

W NISKIEJ TEMPERATURZE OTOCZENIA URUCHOMIENIE SILNIKA MOŻE BYĆ UTRUDNIONE ZE WZGLĘDU NA SPADEK POJEMNOŚCI AKUMULATORA. ZALECA SIĘ KORZYSTANIE Z ZASILANIA LOTNISKOWEGO.

PO URUCHOMIENIU

OBROTY 2500 obr/min **UTRZYMAĆ**

UTRZYMAĆ OBROTY DO MOMENTU OSIĄGNIĘCIA PŁYNNEJ PRACY SILNIKA

LAMPKA "AWARIA PRĄDNICY" - ZGAŚNIĘCIE **SPRAWDZIĆ**

LAMPKA "ROZRUSZNIK WŁĄCZONY" - ZGAŚNIĘCIE **SPRAWDZIĆ**

URZĄDZENIE ROZRUCHOWE "SSANIE" **WYŁĄCZYĆ**

POMPA PALIWOWA **WYŁĄCZYĆ**

ODBIORNIKI ELEKTRYCZNE **WŁĄCZYĆ**

WSKAZANIA PRZYRZĄDÓW **SPRAWDZIĆ**

OBROTY 2000÷2500 obr/min **UTRZYMAĆ**

(DO MOMENTU OSIĄGNIĘCIA TEMP. OLEJU 50°C)

PRÓBA PRACY SILNIKA

HAMULEC..... **NACISNAĆ**
DRAŻEK STEROWY.....**ŚCIGAŃC**
WSKAZANIA PRZYRZĄDÓW - W ZAKRESIE ZIELONYM..... **SPRAWDZIĆ**
OBROTY 4000 obr/min **USTAWIĆ**
PRZEŁĄCZNIK ZAPŁONU W POŁOŻENIU "R" **USTAWIĆ**
PRZEŁĄCZNIK ZAPŁONU W POŁOŻENIU "L" **USTAWIĆ**
PRZEŁĄCZNIK ZAPŁONU W POŁOŻENIU "R+L" (BOTH)..... **USTAWIĆ**
PRZEPUSTNICA - PEŁNE OTWARCIE **USTAWIĆ**
OBROTY MAKSYMALNE **SPRAWDZIĆ**

UWAGA

MAX. OBROTY NA ZIEMI 5300 obr/min.
SPADEK OBROTÓW Z PRACUJĄCYM TYLKO JEDNYM ZESPOŁEM
ZAPŁONOWYM NIE MOŻE PRZEKROCZYĆ 300 obr/min.
MAX SPADEK OBROTÓW MIĘDZY POŁOŻENIEM
„R” I „L” NIE MOŻE PRZEKRACZAC 120 obr /min.

PODGRZEW GAŹNIKA **SPRAWDZIĆ**
OBROTY BIEGU JAŁOWEGO(~1600 obr/min) **SPRAWDZIĆ**
SILNIK (KRÓTKO)..... **SCHŁODZIĆ**

2.5 PRZED KOŁOWANIEM

SZTUCZNY HORYZONT **WŁĄCZYĆ**
ZAKRĘTOMIERZ **WŁĄCZYĆ**
WYSOKOŚCIOMIERZ **NASTAWIĆ**
RADIO - WŁĄCZYĆ I DZIAŁANIE **SPRAWDZIĆ**
TRANSPONDER (JEŚLI WYMAGANY - KOD I POZYCJE SBY) **USTAWIĆ**

2.6 KOŁOWANIE

HAMULEC..... **ZWOLNIĆ**
DZIAŁANIE HAMULCÓW **SPRAWDZIĆ**
DRAŻEK STEROWY - ZALEŻNIE OD WIATRU **USTAWIĆ**
KOŁOWAĆ UŻYWAJAC HAMULCÓW, A PRZY WIĘKSZYCH PRĘDKOŚCIACH
STERU KIERUNKU.

PRZESTROGA

**PRACA SILNIKA NA ZIEMI NA MOCY POWYŻEJ NIEZBĘDNEJ DO
KOŁOWANIA WINNA BYĆ OGRANICZONA DO MINIMUM DLA
UNIKNIĘCIA PRZEGRZANIA SILNIKA I ZAPYLANIA KURZEM**

2.7 PRZED STARTEM

ZAPIĘCIE PASÓW **SPRAWDZIĆ**
OBA ZAWORY PALIWOWE - OTWARCIE..... **SPRAWDZIĆ**
POMPA PALIWA **WŁĄCZYĆ**
KLAPKA WYWAŻAJĄCA - USTAWIENIE "START" **SPRAWDZIĆ**
KLAPY - DO STARTU (15°) **USTAWIĆ**
ZAPŁON - POZYCJA "R+L" (BOTH) **SPRAWDZIĆ**
PODGRZANIE GAŹNIKA (JEŚLI BYŁ WŁĄCZONY) **WYŁĄCZYĆ**
TEMPERATURA CIECZY CHŁODZĄCEJ-NA ZAKRESIE ZIELONYM.....
..... **SPRAWDZIĆ**
TEMPERATURA OLEJU - NA ZAKRESIE ZIELONYM **SPRAWDZIĆ**
CIŚNIENIE OLEJU - NA ZAKRESIE ZIELONYM..... **SPRAWDZIĆ**
CIŚNIENIE PALIWA - NA ZAKRESIE ZIELONYM **SPRAWDZIĆ**
WYSOKOŚCIOMIERZ - USTAWIENIE **SPRAWDZIĆ**
ZAKRĘTOMIERZ, SZTUCZNY HORYZONT - DZIAŁANIE..... **SPRAWDZIĆ**

W PRZYPADKU, KIEDY JEST DUŻA RÓŻNICA ILOŚCI PALIWA W ZBIORNIKACH, A ZWŁASZCZA GDY W JEDNYM JEST BLISKO „ZERA” USTAWIĆ POBÓR TYLKO ZE ZBIORNIKA O WIĘKSZEJ ILOŚCI PALIWA.

PRZESTROGA

W INSTALACJI SILNIKA GAŹNIKOWEGO ROTAX 9125 NADMIAR PALIWA POWRACA TYLKO DO PRAWEGO ZBIORNIKA, NIEZALEŻNIE OD USTAWIENIA ZAWORÓW PALIWA.

W PRZYPADKU PEŁNEGO PRAWEGO ZBIORNIKA NIE ZALECA SIĘ USTAWIANIA POBORU PALIWA WYŁĄCZNIE Z LEWEGO ZBIORNIKA.

MOŻE TO DOPROWADZIĆ DO WYCIEKU PALIWA Z ODPOWIETRZENIA ZBIORNIKA NA PRAWYM SKRZYDLE.

2.8 START

HAMULEC..... **ZWOLNIĆ**
PRZEPUSTNICA - STOPNIOWO USTAWIĆ..... **PEŁNE OTWARCIE**
KIERUNEK - STEROWNICĄ NOŻNĄ..... **UTRZYMAĆ**
PRĘDKOŚĆ PO ODERWANIU - UTRZYMAĆ ..**IAS=120km/h=75mph=65kts**
PRĘDKOŚĆ-(POWYŻEJ 15m (50ft)) ZWIĘKSZYĆ **IAS=134km/h=83mph=72kts**
KLAPY **SCHOWAĆ**
POMPA PALIWOWA (POWYŻEJ 100m (300ft)) **WYŁĄCZYĆ**

2.9 WZNOSZENIE

PRZEPUSTNICA - USTAWIĆ **PEŁNE OTWARCIE**
WZNOSIĆ SIĘ NA PRĘDKOŚCI..... **IAS=134km/h=83mph=72kts**
(NAJLEPSZA PRĘDKOŚĆ WZNOSZENIA MALEJE O 3km/h NA KAŻDE
1000m WYSOKOŚCI (0,57mph=0,49kts NA KAŻDE 1000ft WYSOKOŚCI))
PARAMETRY PRACY SILNIKA..... **KONTROLOWAĆ**
TRANSPONDER W POZYCJI "ON" (JEŚLI WYMAGANY) **USTAWIĆ**

2.10 PRZELOT

PRZEPUSTNICA - W/G POTRZEB **USTAWIĆ**
KLAPKĘ WYWAŻAJĄCĄ - DO PRZELOTU **USTAWIĆ**

PARAMETRY PRACY SILNIKA..... **KONTROLOWAĆ**

UWAGA

**ZALECA SIĘ UŻYTKOWANIE SAMOLOTU Z OBYDWOMA ZAWORAMI PALIWA
USTAWIONYMI W POZYCJI OTWARTE.
W NORMALNYCH WARUNKACH UŻYTKOWANIA NIE WYSTĘPUJĄ
NIERÓWNOMIERNOŚCI W ZUŻYCIU PALIWA Z POSZCZEGÓLNYCH
ZBIORNIKÓW.**

PRZYCYNĄ NIERÓWNOMIERNEGO ZUŻYCIA PALIWA MOŻE BYĆ NP. LOT ZE
ZWISEM ORAZ WYKONYWANIE NIESKOORDYNOWANYCH MANEWRÓW. W
PRZYPADKU RÓŻNICY WIĘKSZEJ NIŻ 1% POJEMNOŚCI ZBIORNIKA, MOŻNA NA
JAKIŚ CZAS ZAMKNAĆ ZAWÓR ZBIORNIKA Z MNIEJSZĄ ILOŚCIĄ PALIWA.

OSTRZEŻENIE

**W PRZYPADKU OTWARCIA JEDNEGO ZAWORU PALIWA LOT ZE ZWISEM NA
STRONĘ UŻYWANEGO ZBIORNIKA MOŻE
DOPROWADZIĆ DO WYSTĄPIENIA ZAKŁÓCEŃ W PRACY SILNIKA A NAWET
SPOWODOWAĆ JEGO ZATRZYMANIE.**

2.11 SCHODZENIE

PRZEPUSTNICA - W/G POTRZEB **USTAWIĆ**

POMPA PALIWA **WŁĄCZYĆ**

TEMPERATURA CIECZY CHŁODZĄCEJ I OLEJU **KONTROLOWAĆ**

(W PRZYPADKU PRZECHŁODZENIA SILNIKA, CO PEWIEN CZAS OTWORZYĆ
PRZEPUSTNICĘ I WŁĄCZYĆ PODGRZEW GAŹNIKA)

2.12 PRZED LĄDOWANIEM

POMPA PALIWA **WŁĄCZYĆ**

PODGRZEW GAŹNIKA - W/G POTRZEB **USTAWIĆ**

PRZEPUSTNICA- W/G POTRZEB **USTAWIĆ**

KLAPY - DO LĄDOWANIA (400) **USTAWIĆ**

PRĘDKOŚĆ PODEJŚCIA KOŃCOWEGO – UTRZYMAĆ
..... **IAS=110 km/h = 68 mph = 60 kts**

2.13 LĄDOWANIE

MOC SILNIKA - PONIŻEJ 15M (50 FT) WYSOKOŚCI **ZMNIJSZYĆ**
PRZYZIEMIĆ NA GŁÓWNE PODWOZIE
PRZY PRĘDKOŚCI **IAS = 95 KM/H = 59 MPH = 52 KTS**
PRZEPUSTNICA - USTAWIĆ **BIEG JAŁOWY**
HAMOWANIE **W/G POTRZEB**

2.14 LĄDOWANIE ZANIECHANE

PODGRZEW GAŹNIKA **WYŁĄCZYĆ**
PRZEPUSTNICA – STOPNIOWO **PEŁNE OTWARCIE**
PRĘDKOŚĆ **ZWIĘKSZYĆ**
KLAPY – STOPNIOWO **SCHOWAĆ**
PRĘDKOŚĆ – UTRZYMAĆ **IAS=134 KM/H = 83 MPH = 72 KTS**
DO WZNOSZENIA **PRZEJŚĆ**

2.15 PO LĄDOWANIU

POMPA PALIWA **WYŁĄCZYĆ**
PODGRZEW GAŹNIKA **WYŁĄCZYĆ**
KLAPY **SCHOWAĆ**
SZTUCZNY HORYZONT **WYŁĄCZYĆ I ZABLOKOWAĆ**
ZAKRĘTOMIERZ **WYŁĄCZYĆ**
TRANSPONDER **WYŁĄCZYĆ**

2.16 WYŁĄCZENIE SILNIKA

RADIO **WYŁĄCZYĆ**
WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE **WYŁĄCZYĆ**
PRZEPUSTNICA - USTAWIĆ **BIEG JAŁOWY**

(SILNIK SCHŁODZIĆ DO NORMALNEGO POZIOMU EKSPLOATACJI)

ZAPŁON (PO UPŁYWIE 2~3 MM).....**WYŁĄCZYĆ**

PO ZATRZYMANIU SILNIKA

AKUMULATOR I PRĄDNICĘ.....**WYŁĄCZYĆ**

ZAWÓR PALIWOWY.....**ZAMKNAĆ**

2.17 PO LOCIE

WŁĄCZYĆ HAMULEC POSTOJOWY LUB USTAWIĆ PODSTAWKI POD KOŁA

DRAŻEK STEROWY - PASAMI**ŚCIGAĆ**

LIMUZYNA - NA KLUCZYK.**ZAMKNAĆ**

SAMOLOT NA RÓWNYM PODŁOŻU **USTAWIĆ**

PRZESTROGA

JEŻELI NIE MA MOŻLIWOŚCI USTAWIENIA SAMOLOTU W POZYCJI ZE SKRZYDŁAMI W POZIOMIE, TO NALEŻY ZAMKNAĆ ZAWORY PALIWA, ABY ZAPOBIEC PRZELEWANIU SIĘ PALIWA POMIĘDZY ZBIORNIKAMI. PRZY DUŻYM PRZECHYLENIU SAMOLOTU NA JEDNO ZE SKRZYDEŁ, MOŻE DOJŚĆ DO WYCIEKU PALIWA PRZEZ ODPOWIEETRZENIE ZBIORNIKA.

3. INFORMACJE DODATKOWE

3.1 PRZECIĄGNIĘCIE

PRZECIĄGNIĘCIE SAMOLOTU NALEŻY WYKONYWAĆ POWOLI ŚCIGAJĄC DRAŻEK NA SIEBIE. SILNIK POWINIEN PRACOWAĆ NA BIEGU JAŁOWYM. PRZY KLAPACH SCHOWANYCH SAMOLOT PRAKTYCZNIE NIE PRZECIĄGA SIĘ. ZBLIŻENIE SIĘ DO PRĘDKOŚCI PRZECIĄGNIĘCIA SYGNALIZOWANE JEST DRŻENIEM. SAMOLOTU WYSTĘPUJĄCYM NA PRĘDKOŚCIACH WIĘKSZYCH NIŻ PRĘDKOŚCI PRZECIĄGNIĘCIA O 10÷20 KM/H (6÷12 MPH = 5÷11 KTS). SAMOLOT WYKONUJE OSCYLACJE POPRZECZNE I PODŁUŻNE. ODZYSKANIE STEROWNOŚCI NASTĘPUJE BEZZWŁOCZNIE PO WYCHYLENIU DRAŻKA STEROWEGO DO PRZODU.

PRZESTROGA
NIGDY NIE PRÓBOWAĆ PRZECIĄGNIĘCIA NISKO NAD ZIEMIĄ

UWAGA
PRĘDKOŚCI PRZECIĄGNIĘĆ PRZY MOCY WIĘKSZEJ NIŻ BIEG JAŁOWY SILNIKA
SĄ MNIEJSZE OD PODANYCH W TABELI
O 2÷15 km/h (1÷9mph=1÷8kts)
W ZALEŻNOŚCI OD POŁOŻENIA KLAP I CIĘŻARU SAMOŁOTU

3.2 MANEWRY W LOCIE

MANEWRY W LOCIE WYKONAĆ ZGODNIE Z OGRANICZENIAMI PODANYMI W
PKT. 2.8. ZATWIERDZONE MANEWRY.

STROME ZAKRĘTY WYKONYWAĆ PRZY PEŁNYM OTWARCIU PRZEPUSTNICY

3.3 LOT Z PASAŻEREM

OBOWIAZKIEM PILOTA JEST POINFORMOWANIE PASAŻERA O ZACHOWANIU
SIĘ W KABINIE SAMOŁOTU.

3.4 START I LĄDOWANIE Z BOCZNYM WIATREM

ZADEMONSTROWANO POPRAWNE WŁASNOŚCI SAMOŁOTU PODCZAS
STARTU LĄDOWANIA PRZY WIETRZE BOCZNYM O SILE DO 6 M/S (215,6
KM/H = 13.4 MPH = 11.7 KTS)

START

DRAŻEK WYCHYLONY W KIERUNKU WIATRU BOCZNEGO. KIERUNEK STARTU
UTRZYMAĆ ZA POMOCĄ STERU KIERUNKU. KOŁO PRZEDNIE UTRZYMAĆ NA
ZIEMI DO PRĘDKOŚCI ODERWANIA. STARTOWAĆ TAK, ABY UNIKNĄĆ
PONOWNEGO DOTKNIĘCIA ZIEMI.

LĄDOWANIE

KLAPY WYCHYLONE DO POTRZEBNEGO MINIMUM WYNIKAJĄCEGO Z
WARUNKÓW LOTNISKA. PODCHODZIĆ Z PRZECHYLENIEM SAMOŁOTU W
STRONĘ WIATRU, A PRZY SILNYM BOCZNYM WIETRZE RÓWNIEŻ Z

ODCHYLENIEM OSI SAMOLOTU POD WIATR W STOSUNKU DO KIERUNKU PODEJŚCIA.

WYRÓWNAĆ NA KIERUNEK LĄDOWANIA BEZPOŚREDNIO PRZED PRZYZIEMIENIEM.

WCZEŚNIEJSZE OPUSZCZENIE KOŁA PRZEDNIEGO PO PRZYZIEMIENIU UŁATWIA UTRZYMANIE KIERUNKU. PO PRZYZIEMIENIU PRZYTRZYMAĆ KOŁO PRZEDNIE NA ZIEMI ZACHOWUJĄC KIERUNEK STEREM KIERUNKU, A NASTĘPNIE HAMULCAMI. NA DOBIEGU WYCHYLAĆ DRAŻEK PRZECIWNIE DO KIERUNKU BOCZNEGO WIATRU.

3.5 PRĘDKOŚCI OPERACYJNE STARTÓW I LĄDOWAŃ

PONIŻEJ PODANO PRĘDKOŚCI OPERACYJNE DLA MOŻLIWYCH DO STOSOWANIA ZAKRESÓW UŻYTKOWANIA KLAP.

Klapy	Start IAS								
	Uniesienie koła przedn.			Oderwanie			Prędk. Po starcie		
	km/h	mph	kts	km/h	mph	kts	km/h	mph	kts
0°	80	50	43	95	57	51	120	75	65
15°	80	50	43	88	55	47	118	73	64
30°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40°	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Klapy	Lądowanie IAS								
	Prędk. podejścia			Przyziemienie			Opuszczenie koła przed.		
	km/h	mph	kts	km/h	mph	kts	km/h	mph	kts
0°	120	75	65	106	66	57	89	55	48
15°	118	73	64	102	63	55	85	53	46
30°	115	71	62	99	61	54	82	51	44
40°	110	68	59	95	59	52	80	50	43

UWAGA

**PRĘDKOŚCI W PROCEDURACH NORMALNYCH I AWARYJNYCH SĄ PODANE
DLA STANDARDOWEGO USTAWIENIE KLAP DO LĄDOWANIA (40°).
PRĘDKOŚCI LĄDOWANIA DLA INNYCH USTAWIEŃ KLAP PODANO W
POWYŻSZEJ TABELI.**

3.6 LOT Z MAŁĄ ILOŚCIĄ PALIWA

PRZYJĘTO, ŻE LOT Z MAŁĄ ILOŚCIĄ PALIWA JEST WTEDY, GDY W
ZBIORNIKACH POZOSTAŁO PO 10 LITRÓW PALIWA ZUŻYWALNEGO. 20
LITRÓW PALIWA WYSTARCZA NA GODZINĘ NORMALNEGO LOTU. ABY
CAŁKOWICIE WYKORZYSTAĆ PALIWO, NALEŻY:

LOT POZIOMY **UTRZYMAĆ**
SKOORDYNOWANE MANEWRY **WYKONYWAĆ**
DODATKOWA (ELEKTRYCZNA) POMPA PALIWA **WŁĄCZYĆ**
CIŚNIENIE PALIWA I OBROTY SILNIKA **OBSERWOWAĆ**
SPADEK CIŚNIENIA PALIWA LUB OBROTÓW SILNIKA, ZBIORNIK Z PALIWEM
..... **ZAMKNAĆ**

UWAGA

SILNIK GAŹNIKOWY ROTAX 912S

W PRZYPADKU KONIECZNOŚCI WYPRACOWANIA CAŁEGO PALIWA:

- 1) ZUŻYĆ CO NAJMNIEJ PO 3/4 PALIWA Z OBU ZBIORNIKÓW,**
- 2) ZUŻYĆ CAŁE PALIWO ZE ZBIORNIKA LEWEGO,**
- 3) ZUŻYĆ POZOSTAŁE PALIWO ZE ZBIORNIKA PRAWEGO.**

UWAGA

SILNIK WTRYSKOWY ROTAX 912IS

**W PRZYPADKU KONIECZNOŚCI WYPRACOWANIA CAŁEGO PALIWA ZALECA
SIĘ KORZYSTANIE Z OBYDWU ZBIORNIKÓW.**

**W PRZYPADKU NIERÓWNOMIERNEGO WYPRACOWANIA PALIWA, NALEŻY
NA JAKIŚ CZAS ZAMKNAĆ ZAWÓR-ZBIORNIKA Z MNIEJSZĄ ILOŚCIĄ PALIWA.**

PRZESTROGA

WSKAZANIA PALIWOMIERZA ZAWSZE SĄ OBARCZONE BŁĘDEM.