

FLYGHANDBOK

PILOT'S OPERATING HANDBOOK

NATIONALITETS- och REGISTRERINGSBETECKNING	
Nationality- and Registration Marks	SE-VIN
TYPBETECKNING	
Designation of Aircraft	ATEC ZEPHYR model 2000 C
TILLVERKNINGSNUMMER	
Serial No	Z 1190405 A
TILLVERKNINGS-ÅR	
Year of manufacture	2005
TILLVERKARE	
Manufacturer	ATEC v.o.s.
Name:	Opalanská 171 Libice nad Cidlinou, Tjeckien.
Address:	

INNEHÅLL

0. UPPSTÄLLNING AV HANDBOK.
Publication Guidance.
1. ALLMÄNT.
General.
2. OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR.
Limitations.
3. NÖDFÖRFARANDE.
Emergency procedures.
4. NORMALFÖRFARANDE.
Normal procedures.
5. PRESTANDA.
Performance.
6. VIKT & BALANS
LASTNINGSinSTRUKTION.
Weight & Balance.
7. BESKRIVNING AV
LUFTFARTYG/SYSTEM.
Aircraft/Systems Description.
8. SERVICE OCH UNDERHÅLL
9. SUPPLEMENT

LUFTFARTYGET ÄR EXPERIMENTKLASSAT OCH UPPFYLLER
KRAVEN HÄRFÖR ENLIGT LUFTFARTSINSPEKTIONENS BESTÄMMELSE
BCL-M5.4
Approved in Ultralight Category based on the Swedish Civil Aviation Administration Regulation
BCL-M 5.4.

**DENNA FLYGHANDBOK SKALL ALLTID MEDFÖRAS OMBORD
UNDER FLYGNING.**
This handbook shall always be carried onboard during flight.

FLYGHANDBOKEN ÄR UPPRÄTTAD AV:
Pilot's Operating Handbook is prepared by:
Namn: Nils von Koch

Adress: Slättegatan 48 D

Ort/Postnr: 602 12 NORRKÖPING

FLYGHANDBOKEN ÄR GODKÄND AV
KSAK Motorflygförbundet
Pilot's Operating Handbook is Approved by KSAK / M

Ort: _____ Datum: _____

Tomas Backman UL-inspektör

FLYGHANDBOK

SE-VIN

OM DENNA FLYGHANDBOK UPPHITTAS, VAR GOD SÄND DEN TILL:
KSAK / Motorflygförbundet Box 20081, 161 02 Bromma.

If this Flight Manual is found, kindly forward it to:
KSAK / Motorflygförbundet Box 20081, 161 02 Bromma SWEDEN.

KAPITELINDELNING

Denna flyghandbok är indelad i följande kapitel:

0. Uppställning av Handbok
1. Allmän information
2. Operativa Begränsningar
3. Nödförfaranden
4. Normalförfaranden
5. Prestanda
6. Vikt och Balans/lastningsinstruktion
7. Beskrivning av luftfartyg och System
8. Service och Underhåll
9. Supplement

ANMÄRKNINGAR

1. Denna flyghandbok gäller endast för det luftfartyg, vars nationalitets- och registreringsbeteckning finns angiven på titelbladet.
2. Föraren är skyldig att äga kännedom om innehållet i denna flyghandbok, inklusive ändringar och tillämpliga bilagor, som erfordras för flygningens säkra genomförande.
3. Om denna flyghandbok förkommer, skall KSAK genast underrättas därom.

Notes:

1. This Flight Manual applies only to the aircraft which Nationality and Registration Marks are noted on the title page.
2. It is the pilots responsibility to be familiar with the contents of this Flight Manual including revisions and any relevant supplements.
3. If this manual is lost, inform KSAK / Motorflygförbundet immediately.

FLYGHANDBOK SE-VIN

KAPITEL 1. ALLMÄN INFORMATION

INNEHÅLL

- 1.0 Beskrivning**
- 1.1 Treplanskiss**
- 1.2 Typspecifikation**
- 1.3 Motor**
- 1.4 Propeller**
- 1.5 Bränsletyp och mängd**
- 1.6 Oljetyp och mängd**
- 1.7 Bagagerum**
- 1.8 Belastningar**
- 1.9 Förkortningar och terminologi**

FLYGHANDBOK SE-VIN

OM DENNA FLYGHANDBOK UPPHITTAS, VAR GOD SÄND DEN TILL:
KSAK / Motorflygförbundet Box 20081, 161 02 Bromma.

If this Flight Manual is found, kindly forward it to:
KSAK / Motorflygförbundet Box 20081, 161 02 Bromma SWEDEN.

KAPITELINDELNING

Denna flyghandbok är indelad i följande kapitel:

0. Uppställning av Handbok
1. Allmän information
2. Operativa Begränsningar
3. Nödförfaranden
4. Normalförfaranden
5. Prestanda
6. Vikt och Balans/lastningsinstruktion
7. Beskrivning av luftfartyg och System
8. Service och Underhåll
9. Supplement

ANMÄRKNINGAR

1. Denna flyghandbok gäller endast för det luftfartyg, vars nationalitets- och registreringsbeteckning finns angiven på titelbladet.
2. Föraren är skyldig att äga kännedom om innehållet i denna flyghandbok, inklusive ändringar och tillämpliga bilagor, som erfordras för flygningens säkra genomförande.
3. Om denna flyghandbok förkommer, skall KSAK genast underrättas därom.

Notes:

1. This Flight Manual applies only to the aircraft which Nationality and Registration Marks are noted on the title page.
2. It is the pilots responsibility to be familiar with the contents of this Flight Manual including revisions and any relevant supplements.
3. If this manual is lost, inform KSAK / Motorflygförbundet immediately.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

1.0 BESKRIVNING

Denna beskrivning gäller luftfartyg av typ: ZEPHYR 2000 C

Registreringsbeteckning: **SE-VIN**

Förteckning över fast och lös utrustning finns upptagen i luftfartygets grundspecifikation.

Luftfartyget är i huvudsak byggt av följande material:

- Kropp och fena: Kolfiberlaminat, spant och förstärkningar i trälaminat, vingbalkens mittsektion i stål.
- Vinge och stabilisator: Balkar och övrig struktur huvudsakligen i trä, torsionsnäsa i kolfiberlaminat med sandwichkärna, övrig klädsel i seconite.
- Landställ i kolfiber (nosställ) och kolfiber/glasfiber-laminat (huvudställ)

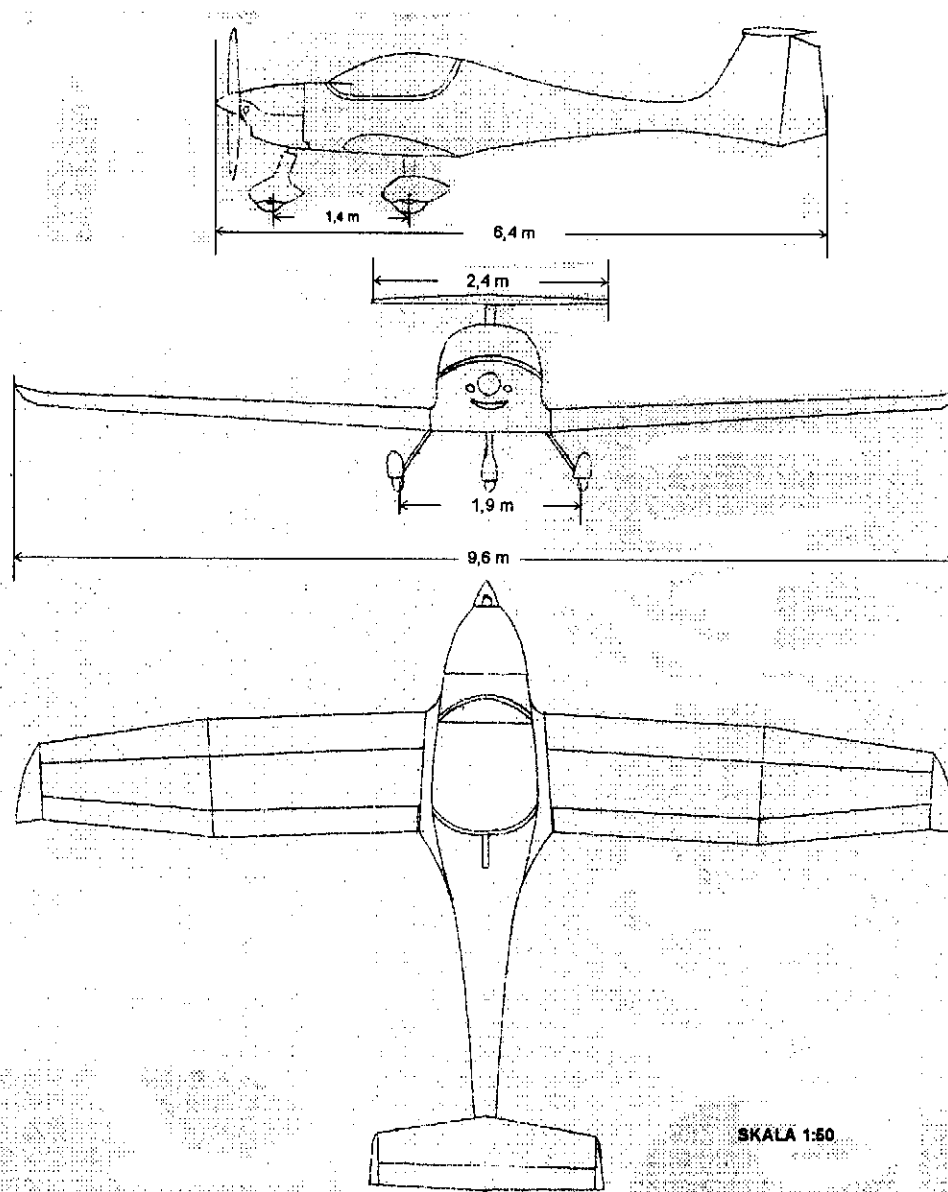
Luftfartyget har nos- ställ.

Luftfartyget har 2 fasta sittplatser inkl förarplats.

Luftfartyget manövreras med spak.

1.1 TREPLANSKISS

Samtliga mått angivna i m



FLYGHANDBOK

SE-VIN

1.2 TYPESPECIFIKATION

Detta luftfartyg är klassat som ULTRALÄTT jml BCL -M 5.4
Typintyg UL B-39 daterat 2002-11-28

1.3 MOTOR

Tillverkare: Rotax Bombardier Typ/effekt: Rotax 912 UL, 80 HP

1.4 PROPELLER

Typ: Faturik CZ, modell FITI 2-bladig fix, diameter/stigning: Enl. propeller
Op. Manual.

1.5 BRÄNSLETYP OCH MÄNGD

Typ: 100 LL, UL 91/95
Kroppstank: 53 liter. Utnyttjbart: 52,3 liter

1.6 OLJETYP OCH MÄNGD

Typ: Multigrade med API klassifikation "SF" eller "SG", se Rotax
användarmanual

Mängd: 3 liter

1.7 BAGAGERUM

Hylla bakom förarstolarna , max 10 kg bagage

FLYGHANDBOK

SE-VIN

1.8 BELASTNINGAR

Vingbelastning: 44,55 kg/ m²

Effektbelastning: 6,11 kg/kW

1.9 FÖRKORTNINGAR OCH TERMINOLOGI

1.9.1 Farter

CAS Calibrated Air Speed. Med kalibrerad fart menas luftfartygets indikerade fart (IAS) korrigerad för platsfel dvs. höjd, temperatur och kompressibilitet. CAS är detsamma som TAS (True Air Speed) i standardatmosfär vid havsytans nivå.

KCAS Kalibrerad fart uttryckt i knop.

GS Ground speed är luftfartygets fart relativt marken (färdhastigheten).

IAS Indicated Air Speed är den indikerade fart som avläses på fartmätaren.

KIAS Indikerad fart uttryckt i knop.

TAS True Air Speed är luftfartygets verkliga fart relativt ostörd luft.

VA Manouvering Speed. Max manöverfart är den högsta fart vid vilken fulla roderutslag kan ansättas utan att luftfartyget får strukturella skador.

VFE Maximum Flap Extended Speed. Max fart med utfällda vingklaffar.

VNE Never Exceed Speed. Fartgräns som under inga förhållanden får överskridas.

VNO Maximum Structural Cruising Speed. Max marschfart som inte får överskridas annat än i lugn luft och då endast med försiktighet.

Vs Stall Speed. Stallfart är den lägsta fart vid vilken luftfartyget kan kontrolleras.

Vso Den lägsta flygfart vid vilken luftfartyget kan kontrolleras, då det är förberett för landning, dvs med landställ och klaffar utfällda (landningskonfiguration).

FLYGHANDBOK

SE-VIN

- Vx Best Angle-of-Climb Speed. Fart för bästa stigvinkel är den fart vid vilken luftfartyget vinner bästa höjd under kortast möjliga förflyttning i horisontell led.
- Vy Best Rate-of-Climb Speed. Fart för bästa stighastighet är den fart vid vilken luftfartyget uppnår en viss höjd på kortast möjliga tid.

1.9.2 Meteorologisk terminologi

- ISA Internationell Standard Atmosfär i vilken följande förutsättningar anses uppfylla:
- Luften är en torr idealgas.
 - Temperaturen vid havsytans nivå är +15° C.
 - Lufttrycket vid havsytans nivå är 1013 hPa.
 - Temperaturavtagandet är 0,64° C/100 m (2° C/1000 fot) från havsytans nivå till den höjd, där temperaturen är -56,5° C och att temperaturen därefter är konstant.
- OAT Outside Air Temperatur. Ytterluftens temperatur är temperaturen i fri stillastående luft, uppmätt och korrigerad för instrumentfel och kompressibilitetseffekten.
- Tryck-
höjd Avläst höjd på en barometrisk höjdmätare, vars tryckskala är inställd på 1013 hPa. Instrument- och höjdmätarplatsfelen förutsätts vara noll.
- FL Flight Level. Flygnivå. Tryckhöjd i 100-tals fot, då en rättvisande höjdmätarens barometerskala är inställd på 1013 hPa (29.92 tum Hg).

1.9.3 Övriga förkortningar.

- BCL Bestämmelser för Civil Luftfart.
- FPM Fot Per Minut.
- f Fot = 0,3048 m.
- Gal Avser US gallon (United States gallon) = 3,79 liter.
- Hg Beteckning för kvicksilver.
- hp Beteckning för horsepower (engelsk hästkraft).
- h Timme.
- ICAO International Civil Aviation Organisation

FLYGHANDBOK

SE-VIN

kt	Knop (knot/knots) = 1,852 kilometer per timme.
kPa	kiloPascal. 1 kPa = 0,01 kg/cm ²
kW	kiloWatt. 1 kW = 1.341 hp.
Lbs	Engelskt pund = 0,4536 kg.
hPa	HektoPascal
NM	Distansminuter (Nautical Miles) = 1,852 km.
psi	Engelska pund per kvadrattum (pound per square inch)=,07031 kg/cm ² .
RPM	Varv per minut (Revolutions Per Minute).
TP	Tyngdpunkt.

1.9.4 Prestanda och färdplanering

Stiggradient	Förhållandet mellan uppnådd höjdvinst och horisontell förflyttning under en tidsenhet
Demonstrerad sidvindskomposant	Sidvindskomposant vid vilken full kontroll av luftfartyget visades under start och landning vid certifieringsproven.
Accelerate-Stop distance	Den distans som luftfartyget tillryggalägger från stillastående till stopp, då det accelererar till en given fart följt av helt motoravdrag och inbromsning

1.9.5 Vikt och balans

Referensplan	Ett tänkt vertikalt plan från vilket alla horisontella avstånd mäts vid beräkning av tyngdpunktsläget.
Arm	Det horisontella avståndet från referensplanet till tyngdpunkten hos ett föremål
Massmoment	Vikten (massan) av ett föremål multiplicerad med dess arm.
CG, Center of Gravity	Tyngdpunktsläget, den punkt i vilken luftfartyget skall understödjas för att balansera.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Tyngdpunktslägets momentarm	Den momentarm som erhålls då de individuella massmomenten summerats och därefter dividerats med luftfartygets totalvikt.
Tyngdpunktsgränser	De yttre begränsningslinjer i ett tyngdpunktsdiagram inom vilka tyngdpunkten måste ligga vid en given vikt för att luftfartyget skall ha normal manöverbarhet.
Utnyttjbart bränsle	Bränslemängd som kan påräknas vid färdplanering.
Ej utnyttjbart bränsle	Bränsle som finns kvar i tankarna då motorn körts till dess bränslestopp inträffat.
Grundtomvikt, Basic Weight	Vikten av utrustat luftfartyg enligt grundspecifikation, inklusive full oljemängd och ej utnyttjbart bränsle.
Tillsatsvikt	Skillnaden mellan startvikt och grundtomvikt.
Max vikt, Zero fuel	Max vikt exklusive utnyttjbart bränsle.

FLYGHANDBOK SE-VIN

KAPITEL 2 OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR

INEHÅLL

- 2.1 Allmänt—Konstruktionsbegränsningar**
- 2.2. Fartbegränsningar**
 - 2.2.1 Instrumentmärkning fartmätare**
- 2.3 Sidvindskomposant**
- 2.4 Motoranläggning**
- 2.5 Viktbegränsningar**
- 2.6 Tyngdpunktsberäkningar**
- 2.7 Manöverbegränsningar**
 - 2.7.1 Normal flygning**
- 2.8 Lastfaktorer**
- 2.9 Max antal personer ombord**
- 2.10 Tjänstbarhet**
- 2.11 Bullernivå**
- 2.12 Skyltar och märkningar**

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 2

Operativa
begränsningar

2.1 ALLMÄNT—KONSTRUKTIONSBEGRENSNINGAR

Begränsningarna angivna i detta kapitel har blivit godkända av KSAK. Luftfartyget är byggt och utprovat enligt BCL –M 5.4.

2.2 FARBEGRÄNSNINGAR

Nedanstående farter är angivna i avläst fart (IAS)

Max tillåten fart (VNE):	143 kt
Max marschfart (VNO):	116 kt
Max manöverfart (VA):	81 kt
Max fart för utfällning av vingklaffar (VFE):	70 kt

2.2.1 INSTRUMENTMÄRKNING FARTMÄTARE

Röd radiell linje:	Fart som ej får överskridas:	143 kt
Gul båge:	Område där flygning skall ske försiktigt och endast i lugn luft:	116—143 kt
Grön båge:	Område för normal flygning:	53—116 kt
Vit båge:	Tillåtet område för flygning med utfällda vingklaffar:	35—70 kt

WARNING: Ultralätta flygplan kan lätt överbelastas i turbulent luft med strukturella skador som följd. Därför skall stor försiktighet iakttas vid flygning då turbulens förekommer.

- Flygning inom gulmarkerat område på fartmätaren får endast ske i lugn luft
- Vid turbulens av typ måttlig termik och märkbara vindbyar bör farten vara under 100 kt
- Vid kraftig termik och starka vindbyar bör farten vara under 80 kt

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 2

Operativa
begränsningar

2.3 SIDVINDSKOMPOSANT

Max utprovad sidvindskomposant för start och landning på torr bana är: 12 kt

2.4 MOTORANLÄGGNING

Tillverkare: Rotax Bombardier Typ/effekt: Rotax 912 UL, 80 HP

Typ: Josef Faturik, FITI ECO COMPETITION 2-blade

SE-VIN är utrustad med EMS TL2524 digitalt motorinstrument som visar följande parametrar:

- Motorvarv
- Motorgångtid
- Oljetemperatur
- Oljetryck
- Kylvätsketemperatur
- Avgastemperatur

Dessutom finns bränslemätare och en bränsletrycksmätare.

Varvtal	Max tillåtet varvtal är 5800 rpm I intervallet 5500—5800 rpm är maxtiden 5 min. Max kontinuerligt varvtal är 5500 rpm
Oljetemperatur	Max 130 °C Min 50 °C Normalvärde är 90—110 °C
Oljetryck	Max 7 bar Min 0,8 bar (under 3500 rpm) Normalvärde 2—5 bar (över 3500 rpm)
Bränsletryck	Max 0,4 bar Min 0,15 bar
Kylvätsketemperatur	Max 135 °C

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 2

Operativa
begränsningar

2.5 VIKTBEGRÄNSNINGAR

Max tillåten flygvikt: 450 kg

Anm: Max tillåten start- och landnings-vikt med hänsyn till banlängd, hinder i startriktningen och hinder längs färdlinjen framgår av kap. 5

Luffartyget skall under flygning alltid vara så lastat, att dess högsta tillåtna flygvikt icke överskrides samt att dess tyngdpunkt under flygning icke kommer att förflytta sig utanför det tillåtna tyngdpunktsområdet.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 2

Operativa
begränsningar

2.6 TYNGDPUNKTSBEGRENSNINGAR

Luftfartygets tyngdpunkt skall under flygning ligga inom ett område med nedan angivna gränser i förhållande till luftfartygets referensplan

Referensplan

Horisontellt referensplan: Bakre delen av vingfilletens undersida (rotspryglarnas undersida)

Vertikalt referensplan: Beläget vid vingroten vid vingens framkant vinkelrätt med det horisontella referensplanet.

2.6.1 NORMAL FLYGNING

<u>Flygvikt</u>	<u>Främre gräns</u>	<u>Bakre gräns</u>
450 kg och lägre	+ 397 mm	+ 545 mm
	= 27% amk	= 40% amk

Amk är 1,133 m och börjar 90 mm bakom referensplanet

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 2

Operativa
begränsningar

2.7 MANÖVERBEGRÄNSNINGAR

2.7.1 Normal flygning

Flygning skall begränsas till normala manövrer men får inkludera stall och svängar med max bankningsvinkel 60 grader. Alla avancerade manövrer inklusive spin är förbjudna.

2.8 LASTFAKTORER

Högsta tillåtna lastfaktorer:

<u>Utan klaff</u>	Vid 81 kt:	max +4 g, min -2 g
	Vid 143 kt:	max + 4g, min -1,5 g
	Rätlinjig interpolation mellan 81 kt och 143 kt	
<u>Med klaff</u>	Max 2 g, min 0 g	

2.9 Max antal personer ombord: 2

2.10 TJÄNSTBARHET

Ultralätta luftfartyg, med gällande flygtillstånd, har generellt tillstånd att endast flyga inom Sverige

2.11 BULLERNIVÅ

Bullerprov i enlighet med BCL-M 2.2 har utförts och bullernivån är officiellt dokumenterad i det för luftfartyget utfärdade Miljövårdighetsbeviset.

Bullernivå: 52.7 db(A) enligt ICAO Annex 16 Volume 1 Chapter 6

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 2

Operativa
begränsningar

2.12 SKYLTAR OCH MÄRKNINGAR

2.12.1 Skylt fullt synlig för förare och passagerare

VARNING

Luftfartyget har ej kontrollerats
fylla kraven för luftvärdighet i
Normalklass

2.12.2 Övriga skyltar som finns anbringade i luftfartyget

- Nationalitets och registreringsbeteckning

SE-VIN

Utförd i rostfritt stål och monterad på instrumentpanelen

- Indentifieringsskylt

Placerad på förarsätets ryggstöd

Tillverkare:	ATEC v.o.s. Tjeckien
Typ:	Zephyr 2000 C
Tillv år:	2005
Tillverkningsnr:	Z 1190405 A

- Märkning som utvisar bränslekranens lägen.

Flygplanet är försett med nationalitets- och registreringsbokstäver enligt
BCL-M 1.3

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 3

Nödförfaranden

KAPITEL 3 NÖDFÖRFARANDEN

INNEHÅLL

Nödchecklista

- 3.1 Fel på motoranläggning
 - 3.1.1 Motorstopp vid start
 - 3.1.2 Motorstopp vid lättning
 - 3.1.3 Motorstörning
 - 3.1.4 Motorstopp under flygning
 - 3.1.5 Återstart och ventilation av motor
 - 3.1.6 Onormalt oljetryck och/eller oljetemperatur
- 3.2 Fel på elanläggningen
- 3.3 Brand
 - 3.3.1 Brand i motorn på marken
 - 3.3.2 Motorbrand under flygning
 - 3.3.3 Brand i förarrummet
 - 3.3.4 Avlägsnande av rök och gas
- 3.4 Nödlandning
 - 3.4.1 Nödlandning med stoppad motor
 - 3.4.2 Nödlandning med punkterat däck
- 3.5 Ofrivillig spin

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 3

Nödförfaranden

NÖDCHECKLISTA	
MOTORSTÖRNING/STOPP UNDER FLYGNING	
→ Plané	55 kt
→ SÖK NÖDLANDNINGSFÄLT...	
→ Bränslekran	ÖPPEN
→ Elbränslepump	TILL
→ Huvudströmbrytare	TILL
→ Tändströmbrytare	TILL/ alt. BÄSTA SYSTEM
→ Försök återstarta	STARTKNAPP
→ Nödmeddelande.....	(Nödfrekvens 121.5 MHz)
→ Bränslekran	FRÅN
→ Tändströmbrytare.....	FRÅN
→ Huvudströmbrytare	FRÅN*
→ Klaffläge	II eller III
→ Bedömningslanda	

OBS! Se för övrigt flyghandboken för olika nödförfaranden

* I det fall flygplanet är utrustat med EFIS:

Tryck på knappen för ACK 1 på EFIS annars slocknar instrumentet 30 sekunder efter det att man stängt av huvudströmmen.

3.1 FEL PÅ MOTORANLÄGGNINGEN

3.1.1 Motorstopp vid start

Motorstopp inträffar då luftfartyget är i rullning på banan eller vid lättning.

- Dra av gasen
- Bromsa
- Ställ tändströmbrytarna i läge OFF (kupé)

OBS! Om motorstopp inträffar i ett sådant läge på banan att den återstående delen bedöms som otillräcklig för att få luftfartyget att stoppa vid maximal bromsning och terrängen utanför banan är sådan att utrullning utanför banan bedöms innebära stora risker, gör "ground loop".

3.1.2 Motorstopp efter lättning

Motorstopp inträffar under första delen av stigningen efter lättning.

- Sänk nosen så att farten bibehålles
- Ansätt landning rakt fram med endast mindre kursändringar för att undvika de största hindren
- Kontrollera att bränslekranen är i läge TILL
- Bränslepump TILL.
- Kontrollera choken inskjuten
- Stäng bränslekran, läge FRÅN, (minskad brandrisk om motorn inte startar och tiden medger det)
- Ställ tändströmbrytarna i läge OFF (kupé)
- Huvudströmbrytare FRÅN

3.1.3 Motorstörning (Onormalt varvtalsfall, motorskakningar etc.)

Oväntad minskning av motorvarvtal och/eller skakningar i motorn kan orsakas av isbildning i förgasaren, bränslebrist, fel bränsle/luftblandning, detaljfel i bränslesystemet, tändningsfel, skärningstendenser etc.

Trolig orsak: Isbildning i förgasaren

- Öka gaspådraget
- Erhålls normala värden på motorvarvtal och motorn går rent, fortsatt då flygningen med skärpt uppsikt på motorvärdena.
- Kvarstår motorstörningen, uppsök om möjligt annan flyghöjd med mindre isbildningsrisk.
- Går isbildningen inte att häva, avbryt flygningen och uppsök snarast lämplig landningsplats

Trolig orsak: Fel bränsle/luftblandning eller fel i bränslesystemet

- Kontrollera bränslekranens läge (TILL) och bränslemängden.
- Bränslepump TILL.
- Kontrollera att choken är inskjuten.
- Kvarstår motorstörningen, avbryt flygningen och uppsök snarast lämplig landningsplats.

Trolig orsak: Tändningsfel

- Kontrollera tändningsomkopplaren, läge BOTH (båda).
- Koppla ifrån eventuell felaktigt tändningssystem genom att ställa tändningsomkopplaren i läge L eller R och flyg till närmaste flygfält.
- Kvarstår motorstörningen, avbryt flygningen och uppsök snarast lämplig landningsplats

3.1.4 Motorstopp under flygning

- Enligt Nödchecklistan

3.1.5 Återstart och ventilation av motorn

Anm. Försök inte återstarta motorn efter brand.

Om åtgärder under MOTORSTOPP UNDER FLYGNING vidtagits och höjden tillåter det, gör följande:

- ➔ Håll fart 55 kt
- ➔ Om propellern stannat, försök starta med startmotorn.
- ➔ Ställ gasreglaget i startläget (framfört ca: 5 mm)
- ➔ Kontrollera tändningsströmbrytarnas läge, BOTH (båda)

3.1.6 Onormalt oljetryck och/eller oljetemperatur

Onormal oljetrycksindikering kan orsakas av oljebrist, för låg eller för hög oljetemperatur, detaljfel i oljesystemet, indikatorfel etc.

Onormalt hög oljetemperatur kan orsakas av för hög motorbelastning i förhållande till fart och lufttemperatur, begynnande motorstörning, oljebrist/oljeläcka eller fel i oljesystemet etc.

- ➔ Prova hur oljetrycket och oljetemperaturen reagerar för olika motorvarvtal.
- ➔ Kan oljetrycket eller temperaturen inte hållas inom tillåtna gränser, avbryt flygningen och uppsök snarast lämplig landningsplats. Var beredd på motorstopp.
- ➔ Bedömningslanda

3.2 FEL PÅ ELANLÄGGNINGEN

3.2.1 Enstaka komponentbortfall

Om komponentbortfallet beror på avbrunnen säkring vidtag följande:

- Om det bedöms nödvändigt, avbryt flygningen.
- Slå från strömförbrukaren. Läge OFF.

3.2.2 Totalt strömbavbrott

Vid totalt strömbavbrott eller om det blivit nödvändigt att ställa huvudströmställaren i läge OFF, fungerar inte bränslemängdsmätaren, bränsletrycksmätaren och samtliga motorvärdesindikatorer. I det fall flygplanet är utrustat med EFIS fungerar detta med hjälp av backup-batteri. Se för övrigt i manualen för EFIS-instrumentet.

Åtgärder:

- Avbryt flygningen och landa på närmaste lämpliga flygfält
I det fall flygplanet är utrustat med EFIS tryck "ACK 1".

3.2.3 Låg alternatorladdning

Indikeras av att varningslampan för otillräcklig laddning lyser.

Åtgärd:

- Avläs bränslemängden
- Avbryt flygningen

3.2.4 Fel på radioanläggningen

- Ställ in transponderkod 7600
- Blindsänd på lämplig frekvens

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 3

Nödförfaranden

3.3 BRAND

3.3.1 Brand i motorn på marken

- Om branden är lokaliserad till förgasaren under start av motorn:
Ge full gas.

Om branden inte upphör:

- Ställ bränslekranen i läge FRÅN
- När motorn stannat, ställ tändningsomkopplarna i läge FRÅN.

Utrym planet och försök släcka branden.

3.3.2 Motorbrand under flygning

- Huvudström FRÅN.
- I det fall flygplanet är utrustat med EFIS tryck "ACK 1".
- Tvära flygplanet (för att förhindra att lågorna slår mot kabinen)
- Stäng friskluftsventilerna.
- Stäng bränslekranen, läge FRÅN.
- Öka motorvarvtalet för att tömma bränsleledningarna.
- Välj nödlandningsfält.
- Håll farten
- Ställ tändningsomkopplarna i läge FRÅN när motorn stannat.
- Sänd nödmeddelande.
- Bedömningslandning

Anm. Försök inte återstarta motorn efter brand

3.3.3 Brand i förarrummet

- Huvuströmbrytare FRÅN
- I det fall flygplanet är utrustat med EFIS tryck "ACK 1".
- Stäng friskluftsventilerna
- Avbryt flygningen och landa snarast

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 3

Nödförfaranden

3.3.4 Avlägsnande av rök och gas

Man ska försäkra sig om att branden är ordentligt släckt eller att den inte förvärras av luftströmning.

- Öppna friskluftsventil.

Anm. Om rökens täthet kvarstår på ett sådant sätt att flygningen inte kan fullföljas, uppsök snarast lämplig landningsplats.

3.4 NÖDLANDNING

3.4.1 Nödlandning med stoppad motor

- Se Nödchecklistan

3.4.2 Nödlandning med punkterad däck

Punktering på huvudhjul:

- Sätt ner det skada hjulet så sent som möjligt och var beredd på sväng (ground loop) åt det punkterade hjulets sida. Välj bansida mot helt hjul.

Punktering på noshjul:

- Landa med högt nosläge och rulla på endast huvudhjulen så länge som möjligt.

3.5 OFRIVILLIG SPIN

Vid ofrivillig spin användes normala urgångsroder;

- Håll skevrodren neutrala
- Ge fullt motsatt sidroder
- För fram spaken successivt tills rotationen upphör.
- Återför rodren till neutralläge så snart rotationen upphört.
- Ta mjukt upp flygplanet rakt fram.

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

KAPITEL 4 NORMALFÖRFARANDE

INNEHÅLL

- 4.1 Tillsyn före flygning
- 4.2 Innan föraren tar plats i luftfartyget
- 4.3 Före start av motorn
- 4.4 Start av motor och varmkörning
- 4.5 Misslyckad start av motor
- 4.6 Före utkörning
- 4.7 Före start
- 4.8 Start och stigning
- 4.9 Planflykt
- 4.10 Glidflykt och plané
- 4.11 Landning
- 4.12 Avbruten landningsmanöver
- 4.13 På parkeringsplats

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

4.1 TILLSYN FÖRE FLYGNING

Utöver nedanstående punkter skall även tillses att inspektionsluckor är stängda samt att inga yttre skador, onaturliga förslutningar, läckage eller dylikt finnes. Under vinterperioden tillkommer dessutom punkt 16, nedan.

Gå systematiskt igenom flygplanet och utför följande punkter:

1. Se till att tändningssystemets omkopplare står i läge OFF. (Kupé)
Kontrollera bränslemängdsmätarens utslag. Ställ bränslekranen i läge ON.
2. Kontrollera lufttrycket i höger hjul.
Kontrollera hjulkåpan infästning kring landstället.
3. Inspektera infästning och lagring för höger skevroder.
4. Inspektera infästning och lagring för höger klaff
5. Inspektera sidrodrets infästning och lagring.
Inspektera stabilisator och höjdrodrets infästning och lagring
6. Kontrollera huvens gångjämsinfästningar.
7. Inspektera infästning och lagring för vänster skevroder.
8. Inspektera infästning och lagring för vänster klaff
9. Tag bort pitotrörskapet och kontrollera röret (helt och rent).
10. Kontrollera lufttrycket i vänster hjul
11. Kontrollera lufttrycket i noshjulet samt noshjulsåpan.
12. Kontrollera spinner och propeller med avseende på skador och glapp.
13. Kontrollera motorkåpor med hänsyn till sprickanvisningar och infästningsdetaljer.
14. Kontrollera oljemängden.
15. Dränera bränsletanken tills ev. vatten och andra föroreningar avlägsnats.

Anm. Dräneringen skall utföras före första flygningen för dagen samt efter tankning. Kontrollera med avseende på vattenförekomst och andra föroreningar samt se till att dräneringskranen är stängd och inte läcker.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

16. Under vinterförhållanden se särskilt till att:
- Luftfartyget är fritt från snö, is och frost, speciellt framkanter på vingar och stjärtparti samt rodergångjärn.
 - Hjulåporna är fria från snö och is.
 - Luftfartyget inte är fastfruset vid marken.
 - Dränering av bränslesystemet har utförts.

4.2 INNAN FÖRAREN TAR PLATS I LUFTFARTYGET

1. Se till att följande dokument medföres ombord under flygning:
- CHECKLISTA/NÖDCHECKLISTA
 - FÖRARCERTIFIKAT
 - FLYGDAGBOK samt DENNA FLYGHANDBOK
2. Se till att:
- Tillsyn före flygning utförts enligt mom 4.1. ovan
 - Max tillåten flygvikt ej överskrides (se kap 2).
 - Prestandasäkerhetskraven, banlängd etc uppfylls (se kap 5).

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

4.3 FÖRE START AV MOTORN

1. Kontrollera full klaff. Lås klaffen i läge 0.
2. Kontrollera att bränslekranen är öppen
3. Kontrollera att säkerhetsbältena är justerade och åtdragna.
4. Kontrollera att huven är stängd och låst på båda sidorna

4.4 START AV MOTOR OCH VARMKÖRNING

1. Kontrollera mottryck i bromshandtaget, lås bromsen i parkeringsläge.
2. Choke
 - kall motor, full choke
 - varm motor, ingen choke
3. Gaspådrag—Inget
4. Huvudströmbrytare—TILL
5. Elbränslepump—TILL
6. Tändströmbrytare—båda TILL
7. Kontrollera propellerfält fritt
8. Startknapp max 5 sek.
9. Kontrollera motorvärden samt laddning
10. Choke helt in då motorn går rent
11. Varmkör vid cirka 2200 varv/min
12. Elbränslepump—FRÅN
13. Kontrollera bränsletryck

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

4.5 MISSLYCKAD START AV MOTOR

1. Motorn bedömes ha fått för mager blandning

Full choke. Gör nytt startförsök.

2. Motorn bedömes ha fått för rik blandning

Ingen choke, skjut fram gasreglaget något. Gör ett nytt startförsök.

4.6 FÖRE UTKÖRNING

1. Oljetemp 50 grader
2. Radio—ON, ställ in lämplig frekvens
3. Intercom—TILL
4. Transponder—STANDBY
5. Ställ i höjdmätaren på QFE eller QNH, beroende på vad som tillämpas och kontrollera skalfelet, max + 60 fot.

Anm. Höjdmätaren skall visa fältets höjd över havet när QNH är inställt och 0 fot när aktuellt QFE är inställt.

6. Lossa parkeringsbromsen
7. Kontrollera fulla roderutslag under taxning.

4.7 PÅ UPPKÖRNINGSPLATS

1. Parkeringsbroms åtdragen
2. Elbränslepump—TILL
3. Tändsystem
- Motorvarv 3000 varv/min, stäng av och på tändkrets "A" och "B" i tur och ordning. Max varvtalsbortfall vid kontroll: 150 varv/min.
Motorn till tomgång.
4. Kontrollera motorvärden
5. Klaffreglage—läge 0 eller 1
6. Trimläge—neutral
7. Före utrullning, lossa bromsen.

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

4.8 START OCH STIGNING

1. Fullt gaspådrag
2. Roterar vid 50 kt
3. Stigfart 70 kt klaff 1, 80 kt klaff 0
4. Klaff till läge 0
5. Elbränslepump—FRÅN

4.9 PLANFLYKT

Max motorvarv 5800 varv/min i maximalt 5 minuter. Maximalt kontinuerligt varvtal är 5500 varv/min. Ställ in motorvarvtalet efter önskad prestanda.

Ge akt på vatten- och olje-temperatur.

Fart vid turbulens 80—100 kt beroende på intensiteten.

Vno = 116 kt

Vne = 143 kt

Max fart för klaff = 70 kt

4.10 GLIDFLYKT OCH PLANE

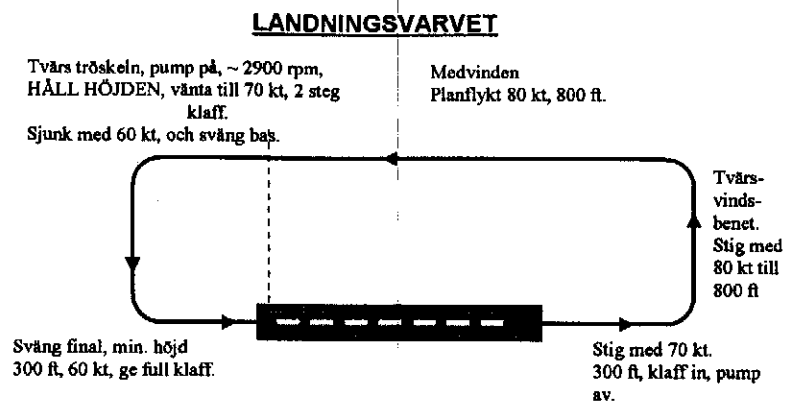
Välj fart efter önskemål, varning för hög fart i turbulent luft.

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

4.11 LANDNING



1. Elbränslepump—TILL
2. Bedömningspunkt: etablera 70 kt och klaffläge II
3. Final: Klaffläge III, etablera 60 kt
4. Efter landning—klaff in
5. Vid taxning, elbränslepump—FRÅN

4.12 AVBRUTEN LANDNINGSMANÖVER

1. Mjukt gaspådrag
2. Ta in klaffen

4.13 PÅ PARKERINGSPLATS

1. Parkeringsbroms—låst
2. Samtliga strömförbrukare på centerpanelen—OFF
3. Tändströmbrytarna—OFF
4. Huvudströmbrytare—OFF
5. Klossa / förtöj och lossa parkeringsbromsen
6. Sätt på pitotrörskapet.

Anm. Anmäl landning, avsluta färdplan om detta ej gjorts på radio.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 5

Prestanda

KAPITEL 5 PRESTANDA

INNEHÅLL

- 5.1 Inledning
- 5.2 Karaktäristiska farter
 - 5.2.1 Start och stigning
 - 5.2.2 Planflykt och glidflykt
 - 5.2.3 Landning
 - 5.2.4 Stallfart
- 5.3 Start
 - 5.3.1 Korrektioner
 - 5.3.2 Tilläggskorrektioner
- 5.4 Landning
 - 5.4.1 Erforderlig banlängd
 - 5.4.2 Tilläggskorrektioner

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 5

Prestanda

5.1 INLEDNING

Om inte annat anges är farterna i denna bok indikerade farter (IAS)

Prestandauppgifterna gäller för luftfartyget normalt utrustat för sträckflygning, lastat till max tillåten flygvikt och enligt betingelserna för standardatmosfär vid havsytans nivå. Luftfartyg med avvikande utrustning kan få andra prestanda.

Uppgifterna avseende bränsleförbrukning, planflyktsfarter och räckvidder gäller vid normalt handhavande av motorn, standardatmosfär och vindstilla.

5.2 KARAKTÄRISTISKA FARTER

Förutsättningar: Max flygvikt = 450 kg

5.2.1 Start och stigning

Fart för bästa stigvinkel, klaff 1	55 kt
Fart för bästa stighastighet, klaff 0	60 kt
Normal stigfart, klaff 0	70 kt

Klaff	Fart	Stighastighet
0	60 kt	1200 ft/min
0	70 kt	1150 ft/min

5.2.2 Planflykt och glidflykt

Max tillåten fart (V_{NE})	143 kt
Max marschfart (V_{NO})	116 kt
Max manöverfart (V_A)	81 kt
Fart för bästa glidtal	55 kt

- Rekommenderad fart vid stigning är 70 kt då lägre fart är mer krävande att hantera vid ett eventuellt motorbortfall.
- Vid stigning med full effekt måste kylvätsketemperaturen noga övervakas.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 5

Prestanda

5.2.3 Landning

Max fart för utfällning av vingklaffar	70 kt
Rekommenderad fart vid rak inflygning och utan klaff	65 kt
Rekommenderad fart vid rak inflygning med klaff.....	60 kt

5.2.4 Stallfart

Förutsättningar: Max flygvikt = 450 kg

Tomgångsvarv

Vingklaffläge	Bankning/lastfaktor			
	0°/1.0	20°/1.06	30°/1.15	60°/2.0
0	41 kt	42 kt	44 kt	58 kt
3	35 kt	36 kt	37,5 kt	49,5 kt

5.3 Start

Erforderlig banlängd

Vid torr asfaltsbana är startlängden till 50 fot = 240 m

5.3.2 Tilläggskorrektioner

1. Högre temp än standardtemp — Öka erforderlig banlängd med 1% för varje °C över standardtemp.
2. Höjd över havsytans nivå — Öka erforderlig banlängd med 20% för varje 1000 fot som fältet befinner sig över havsytans nivå.
3. Banlutning
Öka erforderlig banlängd med 5% per % motlut. Max motlut 2%
4. Ytbeskaffenhet
 - 4.1 Torr kortklippt gräsyta Öka erforderlig banlängd med 10%.
 - 4.2 Våt, mjuk med långt gräs Öka erforderlig banlängd med 50%.
 - 4.3 Vatten eller snöslask Öka erforderlig banlängd med 20% per cm djup. Max djup 1 cm.
 - 4.4 Tung (kram) snö Öka erforderlig banlängd med 10% per cm djup
 - 4.5 Pudersnö Öka erforderlig banlängd med 5% per cm djup.

5.4 Landning

5.4.1 Erforderlig banlängd

Erforderlig banlängd = uppmätt landningssträcka från 50 fot höjd x 1,43.
Erforderlig banlängd vid max landningsvikt, 0-vind, standardtemp, vid havsytans nivå på hårdgjord bana blir då:

$$240 \text{ m} \times 1,43 = 343 \text{ m.}$$

5.4.2 Tilläggskorrektioner

Öka eller minska erforderlig banlängd med 8% av varje % med- eller mot-lut.

OBS! Landningssträckan kan bli avsevärt längre om banan är täckt med is.

Vindkorrektion 1% minskad banlängd per knop motvind
4% ökad banlängd per knop medvind.

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 6
Vikt och Balans/
Lastnings-
instruktion

KAPITEL 6 VIKT OCH BALANS / LASTNINGSINSTRUKTION

INNEHÅLL

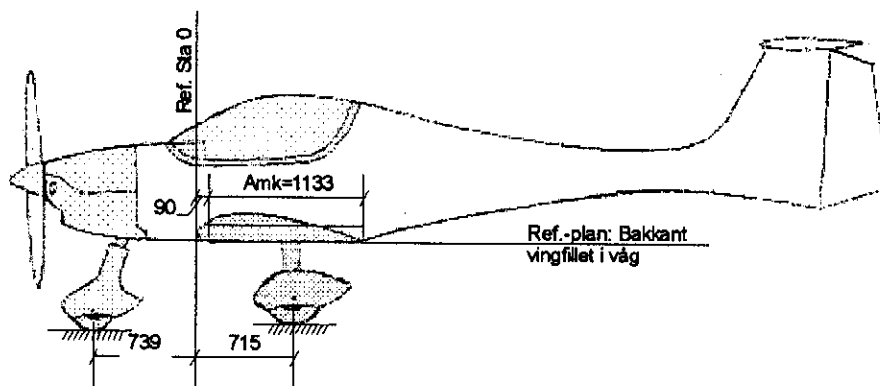
- 6.1 Vägning
- 6.2 Lastningsinstruktion
- 6.3 Lastningsinstruktioner

6.1 VÄGNING

All vägning skall utföras med kalibrerad vågutrustning.
Vägningsprotokoll enligt luftfartsstyrelsens formulär.

Följande gäller, när detta flygplan skall vägas:

- Definition av referensplan: Se mom 2.6
Anm. Med referensplan menas det fastställda eller valda vertikala plan, från vilket momentarmarnas längd skall mätas.
- ange de avvägningspunkter i längd och tvärled, som framgår av figur nedan.



6.2 LASTNINGSinSTRUKTION

Efter utförd vägning skall lastningsinstruktion, enligt luftfartsstyrelsens formulär (se BHP Kap 19) eller liknande, upprättas.

6.3 LASTNINGSFÖRESKRIFTER

Föraren skall före flygning bland annat tillse:

Att luftfartygets högsta tillåtna flygvikt inte överskrides

- Vid en besättningsvikt av 55 kg till maximalt möjlig ligger tyngdpunkten alltid inom tillåtna värden.
- Vid minsta tillåtna besättningsvikt, 50 kg, är maximalt tillåten bränslemängd 48 liter.

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg och
System

KAPITEL 7 BESKRIVNING AV LUFTFARTYG OCH SYSTEM

INNEHÅLL

- 7.1 Allmän beskrivning av luftfartyget
- 7.2 Skrov och styrorgan
 - 7.2.1 Flygkropp och fena
 - 7.2.2 Vinge
 - 7.2.3 Stabilisator
 - 7.2.4 Landställ
 - 7.2.5 Instrumentering och kommunikation
- 7.3 Motorinstallation och motorreglage
 - 7.3.1 Motorreglage
- 7.4 Bränslesystem
- 7.5 Radioutrustning
- 7.6 Instrumentutrustning
- 7.7 Elsystem

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg och
System

7.1 ALLMÄN BESKRIVNING AV LUFTFARTYGET

Zephyr 2000 C Scandinavia är ett lågvingat flygplan med en motor i nosen och dragande propeller. Stabilisatorn är placerad ovanför fenan. Flygplanet är försett med noshjul. Huven är av akrylglas och i ett stycke, vilken öppnas uppåt-bakåt.

7.2 SKROV OCH STYRORGAN

7.2.1 Flygkropp och fena

består fram till brandskottet av två sandwich-halvskal av kolfiberlaminerad epoxypast med integrerade långsgående stringers, tvärgående spant av lamellträ och nomex, samt gelcoat som ytteryta.

Vingbalkens kroppsgenomföring av stålackverk. Bränsletanken på 53 liter är placerad framför fackverket, nästan sammanfallande med flygplanets tyngdpunkt. Stoppade säten och cockpit-lining i textil. Central konsol samt tvådelad instrument-panel. Huv av blåst, tonad perplex som öppnas uppåt-bakåt. Huvlås med säkring som förhindrar motorstart skulle huven ej vara stängd och låst. Ventilationsrutor på båda sidorna.

Reglerbara friskluftsintag och elfläktdriven defroster. Motorkåpor av kolfiber med snabblucka för oljekontroll. Kabinvärme fås med ett reglage under vänster panel som öppnar ett spjäll för varmluft från värmesystemet. För maximal värme bör friskluftsintagen stängas och ventilationsrutorna öppnas något.

7.2.2 Vinge

2-delad med snabbkoppel till kroppens balkgenomföring. Innervingen rektangulär med svag bakåtsvepning, försedd med bakkantsklaff, som har tre utfällida lägen. Yttervingen trapetsformad med skevroder i bakkanten. Vingbalken är av lamellträ och framför denna en torsionsnäsa av glasfiber/nomex sandwich. Seconite-kläddsel bakom vingbalken samt på klaff och skevroder.

7.2.3 Stabilisator

Hel T-stabilisator med samma principuppgbyggnad som vingen. Genomgående, odelat höjdroder och trimbar genom elektriskt servo och vridpotentiometer placerad under klaffreglaget.

7.2.4 Landställ

Huvudstället består av fjädrande landställsben av komposit bestående av kolfiber/glasfiber och försett med hjulkåpor av kolfiber. Hydrauliska bromsar på huvudhjulen som manövreras symmetriskt med bromshandtag på styrspakarna. Noshjulsstället är av aluminium och integrerat med hjulkåpan. Styrningen är pedalmanövrerad och kopplad till sidrodret.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg och
System

7.2.5 Instrumentering och kommunikation

Se Kapitel 9, Supplement moment 9.2.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg och
System

7.3 MOTORINSTALLATION OCH MOTORREGLAGE

7.3.1 Motorreglage

Det finns två motorreglage, gasreglaget som är placerat på mittkonsolen och choken vilken är placerad till vänster på vänstra instrumentpanelen. Handhavande, se startinstruktionen moment 4.4. och 4.5.

7.4 BRÄNSLESYSTEM

Bränsletanken, som har en volym av 53 liter varav outnyttjad mängd bränsle är 0,7 liter, är integrerad med kroppen och belägen framför vingbalkens kropps-genomföring och under besättningens ben.

Förutom den bränslepump som är integrerad med motorn finns en elektrisk bränslepump placerad bakom höger panel vars reglage är monterat på centerpanelen. Bränslekranen är placerad på mittkonsolen.

7.5 RADIOUTRUSTNING

Se Kapitel 9, Supplement moment 9.2.

7.6 INSTRUMENTUTRUSTNING

Flyginstrument	1.	Fartmätare (analog backup på högra panelen)
	2.	Höjdmätare
	3.	Variometer
	4.	Kompass
	5.	Libell

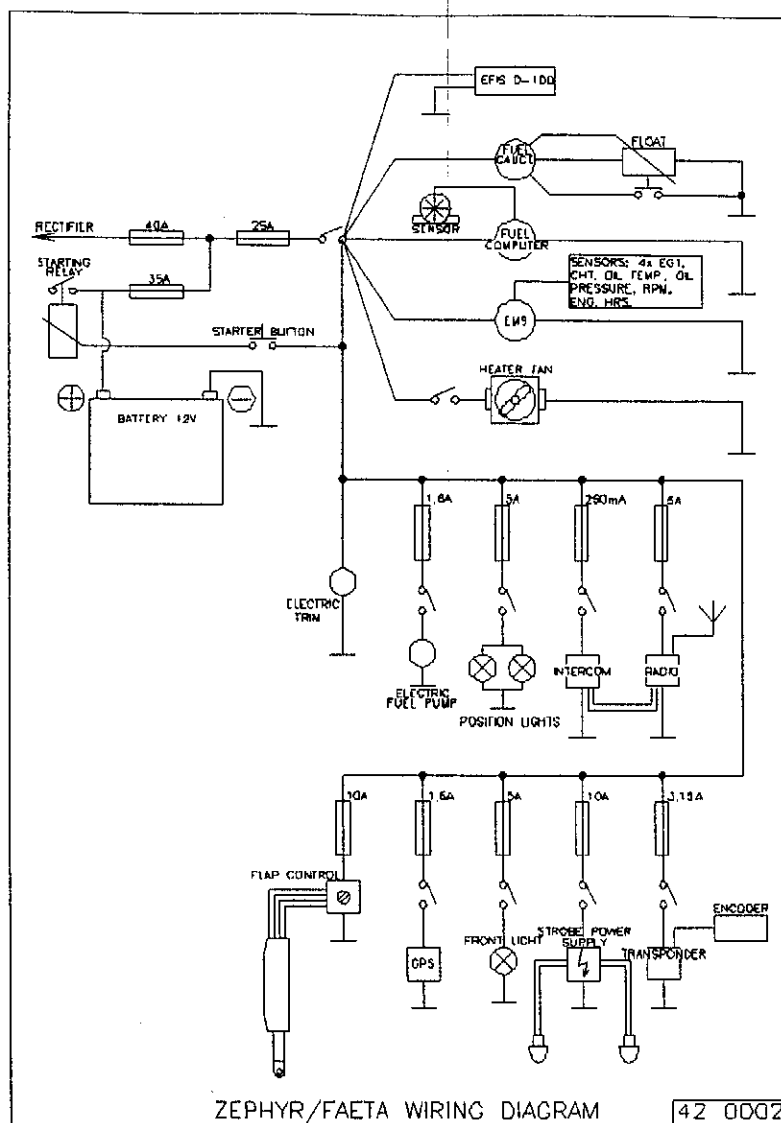
I det fall flygplanet är utrustat med EFIS-instrument finns samtliga flyginstrument i detta. Se för övrigt EFIS-manualen för vidare information.

Motorinstrument	1.	EMS TL2524 digitalt motorinstrument visande: Motorvarvtal, Motorgångtid, Kylvätsketemperatur, Oljetemperatur, Oljetryck, EGT
	2.	Bränslemängdsmätare
	3.	Bränsletrycksmätare

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 7
Beskrivning av
Luftfartyg och
System

7.7 ELSYSTEM



ZEPHYR/FAETA WIRING DIAGRAM

42 0002

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 8
Service och
Underhåll

KAPITEL 8 SERVICE OCH UNDERHÅLL

INNEHÅLL

- 8.1 Tillstånd att få utföra underhåll
- 8.2 Periodisk tillsyn, mindre reparation och mindre modifiering
- 8.3 Större reparation och större modifiering
- 8.4 Översyn av flygmotor och propeller
- 8.5 Radio och instrument

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 8
Service och
Underhåll

8.1 TILLSTÅND ATT FÅ UTFÖRA UNDERHÅLL

Ägare till ultralätt luftfartyg har rätt att utföra underhåll och måste ha nödvändigt tekniskt underlag och kunskaper för arbete och dokumentation av det utförda arbetet. Se BCL-M 5.4 moment 12

8.2 PERIODISK TILLSYN, MINDRE REPARATION OCH MINDRE MODIFIERING

Ägare av ultralätt luftfartyg är ansvarig för att luftfartyget underhålls enligt gällande tillsynsprogram samt att åtgärder vidtas enligt underhållsföreskrifter från konstruktör/tillverkare samt direktiv utgivna av Motorflygförbundet / KSAK.

En 100-timmastillsyn måste utföras under varje 12-månadersperiod, även om uttagen flygtid är mindre än 100 timmar per år.

Alla underhållsåtgärder skall dokumenteras i luftfartygets tekniska journaler och alla periodiska tillsyner skall dessutom redovisas på en Underhållsrapport-B (UR-B)

8.3 STÖRRE REPARATION OCH STÖRRE MODIFIERING

Om luftfartyget blivit så skadat, att en större reparation erfordras eller att en större modifiering skall införas, får detta göras först efter samråd med Motorflygförbundet KSAK som stipulerar erforderliga villkor. (Exempelvis kan flygplanstillverkarens instruktioner erfordras)

8.4 ÖVERSYN AV FLYGMOTOR OCH PROPELLER

Ägare till ultralätta luftfartyg får utföra översyn av motor och propeller, om ägaren besitter erforderlig kunskap och praktik samt under följande förutsättningar:

- Komplette översynsunderlag från motor- eller propeller-tillverkaren föreligger
- För översynen lämplig verkstadslokal finns
- Alla specialverktyg och kontrollutrustningar enligt översynsunderlaget finns
- En godkänd kontrollant är knuten till översynsarbetet.

8.5 RADIO OCH INSTRUMENT

Radio och instrumentutrustningar skall underhållas enligt BCL-M 4.2 och BCL-M 4.3.

Deviering och kompensation av magnetkompass får utföras av ägare enligt mom. 8.2 ovan.

FLYGHANDBOK SE-VIN

Kapitel 9

Supplement

KAPITEL 9 SUPPLEMENT

INNEHÅLL

9.1 Instrumentering och kommunikation