

Daglig tillsyn – kan vara skillnaden

Vi piloter vet att vi alltid måste kontrollera flygplanet innan vi ger oss ut i det blå. Men vad är det vi bör titta på? Hur många av oss har gått tillbaka på till vår POH (Pilot operating Handbook) och repeterat vad som ska kontrolleras. I denna artikel vill jag belysa några punkter på våra vanligaste flygplanstyper som vi bör vara extra noggranna med.

Innan jag går ut till flygplanet tittar jag naturligtvis i flygplanets resedagbok. Har någon skrivit någon anmärkning? Finns det någon kvarstående anmärkning? Om det finns det måste jag som befälhavare bedöma om det trots anmärkningen finns möjligheter att flyga planet.

Redan på väg mot planet börjar kontrollen. Lutar flygplanet, är det blött under eller finns det synliga bucklor? I sådana fall ringer mina varningsklockor.

Jag undviker alltid att gå direkt fram till propellern. Istället går jag runt den och in i kabinen för att kontrollera att magneterna är avslagna. På med huvudströmmen, ljuset och pitotrörsvärmen och ut med klaffen. Sedan blir det ett varv runt flygplanet för att kontrollera lamporna, stallvarnaren och att pitotröret blir varmt. När jag känner på pitotröret tittar jag även så att inga flugor, snö eller is har satt sig i hålen. Efter denna kontroll slår jag av all elektrisk utrustning.

Landningsställ och bromsar. Här är det viktigt att kontrollera att det inte är blött under stället. Är det blött kan broms-slangen spruckit och bromsvätska runnit ut. Det kan också vara en packning i stället som är otät. Lutar planet kan luft eller kväve läckt från stötdämparen. Be då en flygtekniker att titta på planet och skriv anmärkning i boken.



Lutar planet? Är det blött under?



Kontrollera om pitotröret blir varmt.



Är landningsställets cylinder smutsig?



på en lyckad flygning och ett haveri

Textt och foto: Lars-Göran Johansson
Flygchef och säkerhetsansvarig

Är landningsställets cylinder smutsig ska den torkas av med en trasa för att inte skada packningar i stötdämparen. Hjulet ska ha mönster och var väl pumpat, bromskivorna vara släta och klossarna ha slityta kvar. Vissa plan har hjulkåpor och då är det svårare att se.

Kontrollera också att bromsen inte ligger i fastän planet är obromsat. Detta kan ge upphov till ett haveri.

Det finns olika läror om hur mycket olja som ska fyllas på. Den erfarenheten jag har är att en Pa28-161 som fyllts på fullt (8 qts) efter en flygtimme har nivån 7 qts där den stabiliserats. Detta varierar lite på respektive flygplansindivid så hör med din flygtekniker vad han rekommenderar. Det vi definitivt kan säga är att en Pa28-161 inte bör ha mindre än 6 qts vid start. Vid en längre resa är 7 qts olja och någon liter i packningen en bra tumregel. Viktigt är att skruva tillbaka oljestickan, men inte för hårt.

Så kommer vi till bränslet. Den som inte tankar fullt eller kan se hur mycket som finns med hjälp av exempel "bleck" måste använda sig av en sticka. Erfarenheten har visat att våra bränslemätare i kabinen är sämre än vad som borde vara lovligt. Stäm av vad du får på bränslestickan och vad dina mätare anger. Var noga med att skruva fast tanklocket ordentligt. Det händer lite då och då att flygplan tappar tanklocket. Bränsle kan då sugas ut ur tanken.

Att dränera bränslesystemet är mycket viktigt så det inte finns vatten eller smuts som kan förhindra en jämn tillförsel av bränsle till motorn.



Se till att dräneringsventilen tätar efter dränering.

Vatten samlas som droppar i botten på dräneringskärlet. Se till att dräneringsventilen tätar efter dränering. Det händer ganska ofta att de kärvar.

I motorutrymmet går snapsledningarna. Kontrollera dessa så att den inte spruckit eller lossnat.

Det är vinter nu och ibland ramlar det ner små vita saker från himlen som av någon konstig anledning finner att vingar är trevliga att vila på. Snö och is på vingen ska tas bort innan flygning. Det räcker inte med att ta bort på vingframkanten,

hela vingen ska vara is och snöfri. Det har nyligen skett ett haveri som troligen beror på att planet haft frost på vingen. Ett tips kan vara att ha med sig en flaska glykol i en sprayflaska att spruta ut på vingen för att ta bort is och snö.

Propeller och spinner får inte ha sprickor eller vassa kanter som kan vara början till en sprickbildning. Lättast är att känna på propellerbladen om det finns vassa ojämnheter. Är du osäker – tillkalla en flygtekniker. Huruvida propellern bör dras runt innan start är också en fråga många diskuterar i klubbarna. Följ motortillverkarens rekommendationer. Själv drar jag runt propellern för att känna att det finns en kompression i motorn. Finns det ingen kompression i en cylinder kan det vara en ventil som "hängt" sig eller skador på kolvringarna.

Ge dessa punkter en extra tanke vid nästa dagliga tillsyn. Och kom ihåg den viktigaste punkten av dem alla – att inte stressa igenom kontrollen. Den noggranne piloten löper mindre risk att få tekniska problem vid flygningen.

Håll för övrigt planet rent och snyggt, pyssla om det helt enkelt så kommer det att ge dig många oförglömliga upplevelser.

Terminologi

Bleck är en bockad plåt som fungerar som visuell nivåindikator i tankarna på Cherokee. Fulltank är ungefär 192 liter i båda tankarna tillsammans medan blecktankat ger ungefär 136 liter i båda tankarna tillsammans. Det går att se blecket genom tanklockshålet vid tankning och kontroll.

Qts står för quarter och är den vanligaste graderingen på oljestickan i flygplansmotorn. Det är cirka en liter men mera exakt en kvarts U.S. gallon. En U.S. gallon motsvarar 3,79 liter.