



Nu er det ved at blive vinter, så der bliver færre og færre dage med godt vejr til flyvning. Vinteren kan dog også bringe mange flotte og klare dage og ikke mindst aftener til lidt NAT-VFR. Derfor kommer her lidt tips til handling af flyene i den kolde tid.

Flyveture i vinterens løb kan sagtens lade sig gøre, Planlægning og forberedelse af turen skal bare være derefter.

Når man kommer ud til et koldt/frosset fly, er det vigtigt at kigge på flyets tilstand. Er der frost på fuselage og vinger er en gang afisning nødvendig. Det gøres bedst ved at køre flyet ind i en opvarmet hangar til isen er smeltet helt af. Det går normalt rimelig hurtigt. Ca. 30 minutter kan som regel gøre det. Lad venligst være med, at bruge rorlås, metal genstande og andre ikke-bløde ting til afisning. Det ødelægger vinduer og lak.

Vær særlig opmærksom på om alle ror kan bevæge sig frit og ikke er tungere end de plejer. Der kan gemme sig is indvendig, som ikke kan ses.

Batteriet på et fly har ikke særlig stor kapacitet, og det er måske kun på 40% når det er frostvejr. Derfor er det en dårlig ide at lave check af lys og pitot heat sammen med walk-around check. Udfør dette check af elektriske enheder så hurtigt som muligt, så det ikke bruger unødigt af batteriets start kapacitet.

Inden man starter motoren, er det vigtigt lige at ligge hånden ind oven på motoren for at mærke efter om den har været startet fornyelig. Er den varm eller bare lidt varm, skal den startes, som hvis det var en helt normal sommerdag. Hvis motoren er kold og det er frostvejr skal der primes, normalt 2-3 primer slag, hvis den har stået i hangar, og 3-4 primer slag hvis den har stået ude. Herefter vil motoren normalt starte med det samme. Hvis den ikke starter og der ellers er strøm på batteriet, kan der være sket 2 ting: enten er motoren druknet eller også har den ikke fået benzin nok. Hvis flyet lugter meget af benzin og der drypper benzin ud ved næsehjulet, er den sikkert druknet. For at starte en druknet motor skal man lige vente et par minutter og så prøve at starte igen, men denne gang med fuld gas og mixture helt ude. Så skal motoren gerne starte, men vær klar til at trække gassen tilbage og mixturen ind så snart motoren vågner. Husk: hvis man kører over på tanken eller forpladsen og kort efter skal starte motoren igen, skal den ikke primes. Motoren er jo varm selv om det er koldt ude.

Værkstedet efterlyser lidt bedre fejlmeddelelser fra Jer, så flyet hurtigere kan blive lavet korrekt igen. Vi får mange fejlmeddelelser som f.eks: motor ryster, flyver skævt, benzin måler u/s, lys u/s, radio/nav u/s. Det tager til tider lang tid for mekanikerne, at gætte sig til hvad det er piloten mere præcist mener, når der er skrevet en sådan fejl på flyet. Derfor bedes I skrive lidt mere præcist på et stykke papir hvad det var fejlen gik ud på, så mekanikerne bedre og hurtigere kan få flyet fixet igen.