



Hultsfred Flygklubbs Diamond Star DA40-180, OY-EVM

HANTERINGSMANUAL

Version 3. Uppdaterad 2017-08-03.

Detta dokument ska läsas och undertecknas av piloter som avser flyga Hultsfreds flygklubbs Diamond Star DA40-180. Manualen innehåller förutom regler för hantering och drift även goda tips och råd.

Fakta om flygplanet:

Motor: Lycoming IO360-M1A 180hp @ 2700 rpm
Propeller: MT 3 blade, constant speed

Length	8.00 m	26.3 ft
Height	2.00 m	6.6 ft
Wing span	12.00 m	39.4 ft
Seats	4	4
Fuel capacity	155 l	2x 20 (2 x18 usable) gal
Fuel specification	AVGAS 100 LL, UL 91/96	

Förutsättningar för flygning med Hultsfred flygklubbs DA40-180

- Pilot utan timmar på DA40-180: instruktörsflygning (ca 2-3 timmar) samt avläggande av tekniskt prov. Tips: Utbildningen kan ordnas med hjälp av Kalmar Flygklubb.
- Pilot med behörigheten ställbar propeller (Variable pitch/Constant speed) men ingen erfarenhet av DA40-180: avläggande av tekniskt prov samt instruktörsflygning (ca 1 timme).
- Pilot som tidigare har loggat mindre än 10 timmar på DA40-180: Avläggande av tekniskt prov samt utcheckning med en av styrelsen utsedd pilot.
- "Avrostning". Influgen på klubbens DA40-180, men inte flugit de senaste 6 månaderna: utcheckning med hjälp av en av styrelsen utsedd pilot.

Medlemskap i klubben

- En av följande typ medlemskap krävs för flygning med HFK DA40-180:
 - o Huvudmedlemskap m. abonnemang (huvudmedlem)
 - o Gästmedlemskap (huvudmedlem i en annan KSAK-ansluten flygklubb)
 - o Medlemskap med andel i planet (om tillgängligt). Medför rabatt.

Styrelsen förbehåller sig rätten att avbryta ett medlemskap om så är fallet till exempel i samband med misskötsel eller brott mot Hultsfreds flygklubbs stadgar.

Före flygning

Flygplanet ska inspekteras enligt checklistan "walk-around" (finns i vänster ficka). Kontroll av bränslet ska göras på plant underlag. Dräneringsglaset finns i bagageutrymmet. Utrullning ur hangaren ska endast ske då vingspetskydderna är på plats (strobe-lampan kostar 3000 kr styck!). Hangaren i Hultsfred medför endast 35 cm fritt på var sida. **Rangeringsskador täcks inte av våra försäkringar!**

Vikt och balans

I Diamond DA40 är det av yttersta vikt att vi inför varje flygning utför en korrekt vikt- och balans-beräkning. Konstruktionen är sådan att man spridit placering av pilot, passagerare och bagage i flygplanets längdaxel, och det i sin tur medför att momentarmarna flyttar sig radikalt. 2 x 90 kg piloter kan medföra att man blir tvungen att medföra en barlast (t.ex. en 25 kg-säck) i passagerarsätet. **Det är INTE rekommenderat att flyga maskinen vid de yttre gränserna för W/B.**

OY-EVM: Tomvikt: 770,2 kg 2.4113 (m) arm

Se POH och lastinstruktioner för uträkning. iPhone-app samt en app från Diamond finns att ladda hem som hjälpmedel. Dessutom finns en Skydemon-profil att ladda hem från hultsfredsflygklubb.se. Kontrollera alltid datorberäknade resultat mot flygplanets lastbesked.

Flygning

Denna flygmaskin är hal och accelererar i det flesta fartområden. Här ett antal punkter att följa:

- Lås **hangardörren** innan start av motor på plattan. Även nedre låsningar.
- **Taxning:** Observera att maskinen *ska magras även under taxning!* Magra under taxning hela vägen fram till start/take off – följ checklistan noga. Vi magrar till Fuel Flow av 2,2 Gph. Stor risk för "loppa" på stiftet och medför att din magnet check fallerar. Svårt att "magra" bort loppa. Tips: sätt magrings reglaget till R vid texten MIXTURE, naturligtvis under Hultsfreds standard tryckhöjd. Befinner du dig på högre höjd, följ FF-instrumentet till 2,2 Gph.
- Använd gärna **huvens läge 2** under varma sommark dagar för ventilation under taxning.
- **Run-up (motorkontroll):** Minst 88 C oljetemp innan runup och start. Akta propellern! Ställ flygplanet på banan alternativt på en yta med gräs. På taxistråket från klubben mot banan ligger grus vilket kan skada propellern!

- flygningen även i trafikvarvet. På final ställer vi "Pitch- och Magrings-reglagen" fram. Efter landning, magra igen under utrullning. Följ checklistan!
- **Farter:** var noga med att korrigera farten med vikten, framförallt i start och landning. Vi rekommenderar att flyga 90 kt på medvinden (ett steg klaff hjälper att hålla farten tidigt). Max fart för klaff 1 steg (T/O) = 108 kt och max 2 steg (Full) = 91 kt. Farterna står även vid klaffindikeringspanelen. Det är mycket viktigt att inte överskrida och därmed överbelasta klaffarna.

Flygfält

Grus- och sandfält **tillåts ej** (exempelvis Sandvik på Öland). Propellern kan ta skada!

Korta gräsfält (<700 m) tillåts först efter god vana och precision att hantera maskinen vid alla vikter och farter.

Tankning, bränsle och olja

Tankar: Då maskinen har 2 x 20 gallon-tankar (2 x 18 usg användbart) har vi fastställt att standardtank i klubben är ca 2 x 12 gallon. Standardtankning ger upp till 2,5 timme flygtid. Målet är att lämna maskinen med denna volym när möjligt. Det medför att alla typer av uppdrag kan flygas utan att behöva dränera ut eller flyga av bränsle.

Bränsle: Maskinen kan tankas med både Avgas 100LL och 95/96UL.

Jordning: Jordningskabeln ansluts till instegen, ett på var sida om flygplanet. Jordplattor kommer att installeras bakom instegen och kommer att användas från och med det att modifikationen är utförd. Vi har fått veta att minst en maskin av denna typ förloras vid brand om året då man inte jordat vid tankning.

Bränslemängd: Bränslemätarna ombord är tillförlitliga och varnar redan låg nivå vid 5 gallon kvar i en tank.

Bränsleberäkning: Vi rekommenderar att göra all bränsleberäkning i US gallon vid användandet av flygplanet. Datorn ombord räknar kvarvarande bränsle och Fuel Flow i US Gallons. Dessutom ger beräkningstabellen i flygplanet oss piloter RPM/MP/FF per timma och TAS. Du behöver bara konvertera US gallon till liter vid tankning på marken.

Olja: Olja finns i klubben och en liter (ca 1 quart) ska medföras i maskinen. Använd endast olja från klubben. Medtag även papperstrattar för påfyllning. Fyll inte mer än 5,5 quarts – då spottar flygplanet ut resterande. Flyg aldrig under 4,5 quarts! Oljesticken sitter skyddad av motorkåpan och ska inte skruvas åt med kraft (den sitter ändå).

Efter flygning

Flygplanet ska rengöras efter flygning. Vingar, stabbe, nos, hjulkåpor etc rengörs med vatten med ett par droppar grönsåpa i samt en svamp eller filduk. Spola av med slang.

Använd skraporna vi har och dra av vattnet. Eftertorka med en ren duk. Huv och rutor rengörs med mild såpa lösning, ren svamp och skrapan (inte papper – kan repa!). Gör endast raka upp- och ner-rörelser vid rengöring av huv och. Inga roterande rörelser – det gör repor och ringar i plexiglas! Använd inga starka rengöringsmedel och absolut inte fönstertvättmedel som gör plexiglas ”mjölkvit”. Lämna säten, golv och inredning i ett rent och snyggt skick fritt från skräp. Dammsug om det behövs.

Ej utförd rengöring av maskinen debiterar klubben piloten 250 SEK extra avgift/timme flugen.

Indrag in i hangaren

- Anslut towbar till noshjulet
- Placera nosstället på linjen utanför hangaren (justera bakkroppen så den står rakt).
- Anslut vinschen till flygplanet. Lilla repet genom hålen i bakkroppen och sedermera nylonlinan till själva vinschen. Var säker att inte nylonlinan inte nöter på något objekt såsom segelfygplan etc.
- Använd fjärrkontrollen och kör sakta in med vinschen och styr planet med noshjulet in till sin plats i hangaren. Stanna och titta att spetsarna går fria (ca 35 cm på var sida)
- Koppla ur vinschen när maskinen är på plats.
- Sätt dit en kloss vid noshjulet.
- Returnera fjärrkontrollen till nyckelskåpet och stäng av fjärren.

Övrigt viktigt

Tänk på vinden: Både huv och bakdörr är vindkänsliga. Försök att alltid parkera mot vinden. Var försiktig vid manövrering och undvik att lämna huv och dörren öppna. Var säker på att ventilationsluckan är stängd innan huv öppnas eller stängs.

Nyckel: Häng startnyckeln på gyrot. Lämna den aldrig i låset eftersom det är lätt att trampa på den vid in- och urstigning. Lägga den heller INTE på panelen då den lätt kan glida ner bakom instrumentpanelen! (lämna inget på panelen!) Efter flygning ska nyckeln hängas på kroken i lådan i klubbstugan som vanligt.

Headset: Headset till passagerare finns på sätesryggen baksits och ska lämnas kvar i maskinen efter flygning. Headset kopplas in i mittkonsolen mellan framsätena. Kontrollera så att du kopplar in headseten i framsits i rätt uttag. De är kopplade till vänster/höger sändarknapp. Vänstersits headset ska kopplas in i de översta uttagen och högersits i uttagen därunder.

Skador och anmärkningar: Eventuella skador ska omedelbart rapporteras till styrelsen via styrelsen@hultsfredsflygklubb.se och till motorflygchef. Kontaktuppgifter finns på www.hultsfredsflygklubb.se.

Företräde vid bokning: Brandflyg har företräde till flygtidsuttag enligt schema under vår och sommar och maskinen bokas och avbokas av FFK:s brandflygteam i klubben.

Kommunikation: Övrig kommunikation till alla medlemmar sker i första hand via myWebLog. Se därför till att dina uppgifter – särskilt din e-postadress – stämmer.

Loggning

Vi betalar för planets tachotid och loggar som vanligt tiden både i myWebLog och i flygplanets resedagbok.

- I flygplanets loggbok skriver vi **airbornetid** (från lättning till landning)
- I våra loggböcker skriver vi **blocktid** (från motorstart till kupé)
- I redovisning till brandflyget rapporterar vi **blocktid i decimalform** (1/10-timme, tid jämnt delbart med 6). Det finns särskilda instruktioner för loggning av brandflyg finns. Fråga brandflygansvarig för mer info.

Flygplanets loggbok ska fyllas i efter varje flygning och ska innehålla tachotid ut samt bränsle och olja påfyllt i kommentarsraden.

Ändringar i dokumentet

Eventuella revideringar av detta dokument kan komma att göras vid behov. Styrelsen informerar dig om vilka ändringar som gjorts via mailutskick från myWebLog.

Intygande

Detta dokument upprättas i två (2) exemplar, varav piloten och styrelsen behåller varsitt. Styrelsen förvarar en kopia i en särskilt upprättad pärm.

Jag intygar härmed att jag har tagit del av detta dokument och att brist av att följa dessa regler kan medföra att jag förlorar mitt medlemskap i klubben alternativt förlorar rätten att nyttja DA40 flygplanet. Vid grov oaktsamhet kan jag även bli ersättningskyldig för självrisk eller skadeståndsskyldig.

Ort & datum: _____

Underskrift pilot

Underskrift styrelsen

Namnförtydligande

Namnförtydligande & funktion i styrelse