

РЕДОВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

BLADE SERIAL NO. AP91723
BLADE SERIAL NO. 156-1723
LOW ANGLE 42 IN. RAD. 22.8
HIGH ANGLE 42 IN. RAD. 37.8

REMOVE BEFORE

ING GEAR
PECTION

РЕДОВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

Провере споља

Провере споља започети од кабине а затим проверити лево крило, мотор, десно крило и на крају репну секцију. У току хода ка ваздухоплову и око њега, проверити све површине за неравнине/удубљења, недостатак нити, и лабаве поклопце. Посебну пажњу обратити на следеће:

- Исправност гума. Увери се да су правилно напумпане, и да нису прекомерно и неравномерно истрошене.
- Провери висину амортизера стајног трапа. Треба да је 3 и 7/16 инча (око 87mm) и да је једнака на оба амортизера.
- Провери Пито цев и увери се да је прекривач уклоњен.
- Увери се да су поклопци митраљеских брава безбедно затворени.
- Провери поклопце резервоара за гориво и увери се да су исправно затворени.
- У току провере споља, провери све само-избацујуће (дзус) завртње, а посебно оне око носне секције. Такође обавезно провери завртње поклопаца, а нарочито оних између крила и трупа авиона.

Провере пре покретања мотора

Одмах по уласку у кабину, провери да је прекидач магнета у положају "OFF" и да је ручица смеше у положају "IDLE CUT-OFF". У кабини, с лева на десно, уради следеће провере:

- Гориво у трупу – провери инструмент на врху резервоара за гориво (иза пилотског седишта, лево).

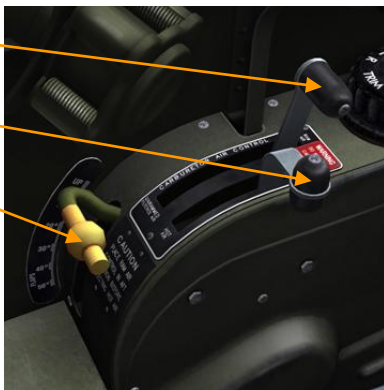


- Ручица закрилца у положају "UP".
- Ручица сабијеног ваздуха – напред у положају "RAM AIR" (осим ако није неопходан "FILTERED AIR").
- Ручица топлог ваздуха – напред у положају "NORMAL" (осим ако није неопходан "HOT AIR").

Ручица сабијеног ваздуха
у положају "RAM AIR"

Ручица топлог ваздуха у
положају "NORMAL"

Ручица закрилца у поло-
жају "UP"

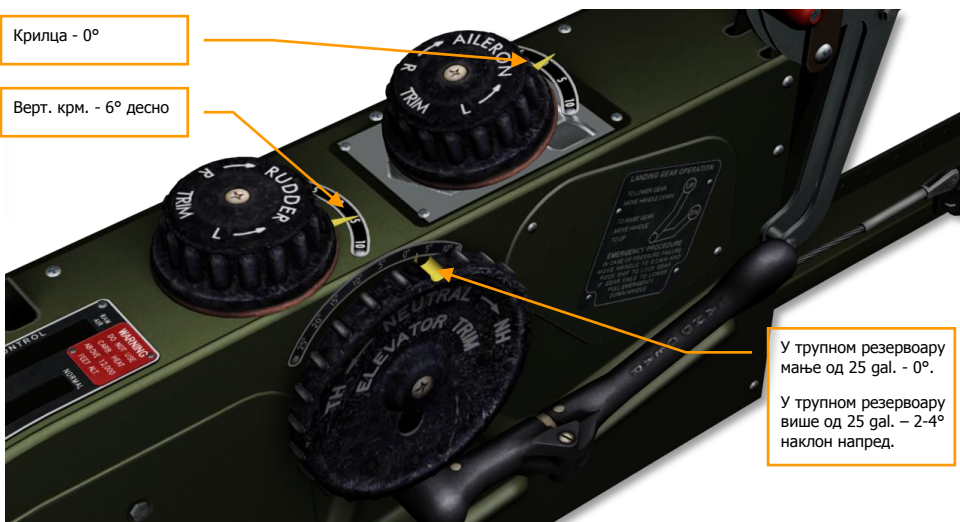


• Тримери

- Вертикално крмило: 6° десно.
- Крилца: 0°.
- Хоризонтално крмило: 0° ако је у трупном резервоару мање од 25 галона горива;
2 - 4° наклону унапред ако је у трупном резервоару више од 25 галона горива.

Крилца - 0°

Верт. крм. - 6° десно

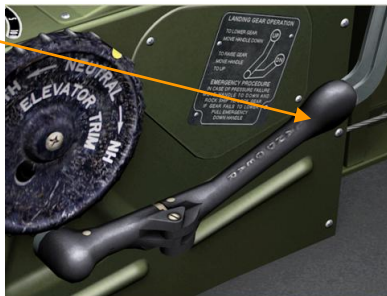


У трупном резервоару
мање од 25 gal. - 0°.

У трупном резервоару
више од 25 gal. - 2-4°
наклон напред.

- Ручица стајног трапа и положају "DOWN".

Руч. стај. трапа
у полож. "DOWN"



- Леви INSTR. количине горива – провери количину, инструмент је на поду са твоје леве стране.



- Ручица смеше у положају "IDLE CUT-OFF".
- Ручица пропелера - до краја у напред, положај "INCREASE".
- Ручица гаса - унапред око 1 инч (око 25mm).

Ручица гаса мало унапред
око 1 инч (око 25mm).

Ручица смеше у "IDLE CUTOFF"



Ручица пропелера скроз напред
у положај "INCREASE"

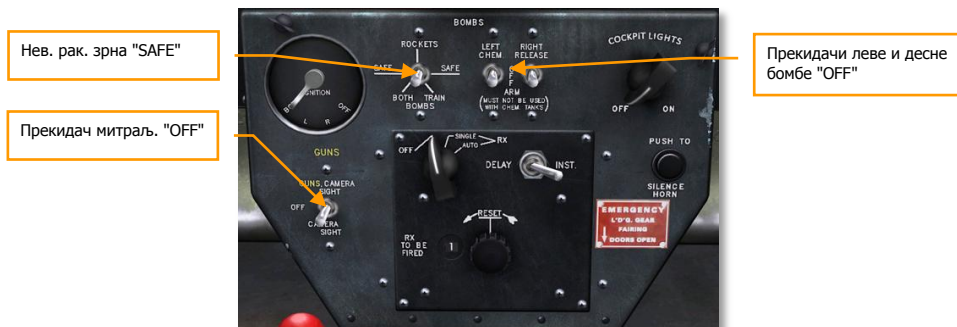
- Преклопник жиро-нишана у положају "Fixed".
- Прекидач мотора жиро-нишана у положају "ON".

Преклопник жиро-нишана
у положају "FIXED"

Прекидач мотора жиро-
нишана у положају "ON"



- Прекидачи наоружања
 - Невођена ракетна зрна у положају "SAFE".
 - Прекидачи за бомбе у положају "OFF".
 - Прекидач безбедности окidaча топа у положају "OFF".



- Висономер – на нули или на висини аеродрома, по правилу.

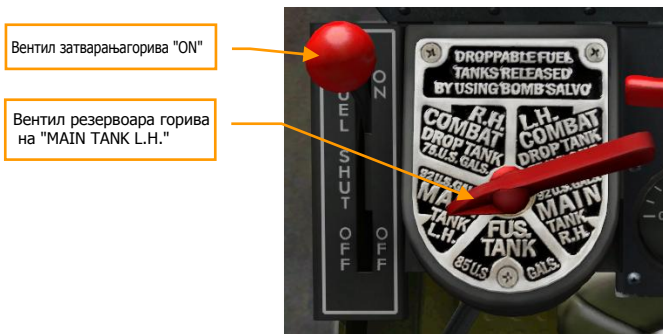


- Жиро инструменти – одбави показивач жиро-правца (нормално одбрављен) вештачки хоризонт.
- Команде управљања – Провери ход пилотске палице и вертикалног крмила да се увериш да се слободно (без заглаве) крећу. Осмотри правилан отклон управљачких површина.
- Паркирна кочница - активирана. Немој да авион држиш ножним кочницама.



- Суперпуњач – у положају "AUTO" (нормално постављен у том положају).
- Вентил затварања горива – у положају "ON".

- Вентил резервоара горива – постављен на леви, крилни ("MAIN tank L.H.").



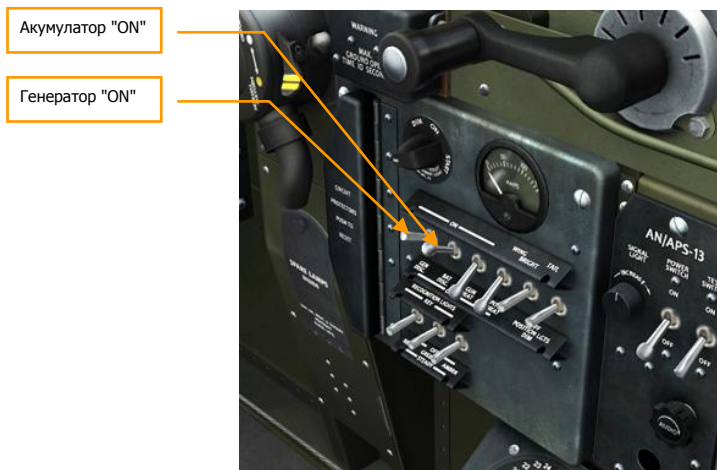
- Десни показивач горива – провери инструмент, налази се на поду са твоје десне стране



- Пумпа за гориво – "ON".



- Прекидачи акумулатора и генератора – "ON".



- Прекидачи управљања поклопцима хладњака за уље и расхладну течност мотора – провери ручно за отворени ("OPEN") и затворени ("CLOSE") и послушај да чујеш да ли поклопци раде. Оба поклопца држати отвореним "OPEN" док мотор ради на земљи (за полетање, поставити на "Automatic").

За све време рада мотора на земљи, поклопце хладњака за уље и расхладну течност треба држати путну отворене ради спречавања прегревања уља и расхладне течности.



- Почетно убризгавање и покретање – по завршетку ових, с лева на десно, провера, сада си спреман да покренеш мотор по, овде испод датај процедури. Пре покретања, у зависности од врсте задатка, потребно је проверити следеће:
 - Пре сваког лета, провери исправност упозоравајућих светала стајног трапа притискањем на дугмад-светла стајног трапа.

- Ако очекујеш употребу кисеоника, провери да инструмент показује притисак 400 PSI.
- Ако очекујеш ноћни лет, провери сва битна сетла – флуоресцентна инструмент светла, кабинска обртна светла, позициона и светла распознавања и светла за слетање

Покретање мотора

По завршетку пред-полетних провера настави са процедуром покретања мотора:

- Убризавај гориво у мотор ("Prime") неких 3 до 4 сек. ако је мотор хладан или 1 сек ако је загрејан.
- Подигни поклопац тастера покретања и држи прекидач у "START" ([Home] тастер) положај да покренеш електро покретач који ће почети да окреће мотор .

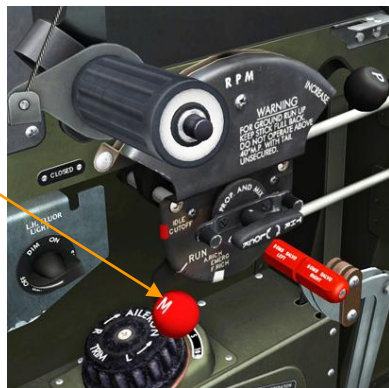


- Када крак пропелера пређе шести пут испред кабине, пребаци ("Ignition") прекидач магнета у положај "BOTH" (оба мегнета) и прекидачем покретања настави са окретањем мотора.



- Када мотор почне да прихвата, помери ручицу смеше у положај "RUN" и отпусти тастер покретања. Ако се мотор не покрене после неколико окретања, убризгај гориво за још једну секунду.

Ручица смеше у положају "RUN"



Ако мотор стане после покретања, потребно је одмах вратити ручицу смеше у положај IDLE CUT-OFF.

- Провери да је, после 30 секунди рада мотора притисак уља достигао најмање 50 PSI. Ако није, заустави мотор
- У малом гасу одржавај око 1200-1300 обрт/мин док температура уља не достигне 40°C и док се притисак уља не стабилизује.
- Провери да вакуум ("suction") инструмент показује вакуум притисак између 3.75 и 4.25 инча живиног стуба.
- Провери све инструменте мотора. Увери се да не прелазе или су испод дозвољених вредности.
- Када се мотор загреје, смањи обртаје малог гаса на 1000 или нешто мање. Ово ће одржавати правилан рад мотора и мотор се неће прегревати.



Ако очекујеш да ћеш, на земљи и без кретања, повећати притисак у усисној грани (ПУГ) већи од 40 инча живиног стуба, увери се да је авион везан за терен.

Заустављање мотора

Да се мотор заустави потребно је одрадiti следећу процедуру:

- Ручицу управљања пропелером гурнути скроз напред. Ово ће олакшати следеће покретање мотора
- Подеси мали гас на 1500 обр/мин.
- Пребаци прекидач пумпе за гориво у положај "OFF".
- Постави ручицу смеше у "IDLE CUT-OFF", и додај гас када обртаји падну испод 700 обр/мин. Немој додавати гас при обртајима већим од 700 зато што може доћи до наглог отварања лептира карбуратора што ће убацити гориво у карбуратор и довести до касног-паљења, мотор ће неравномерно опаљивати у покушају да се поново покрене.
- Пребаци прекидач магнета у положај "OFF".
- Искључи све електричне прекидаче. Не заборави прекидач акумулатора.
- Забрави команде управљања, и постави ручицу враташца карбуратора у "UNRAMMED FILTERED AIR."

- Ако ће се користити паркирне кочнице, потребно им је дати доста времена да се охладе, у супротном, може доћи до њиховог стапања. Избегавај коришћење паркирних кочница, осим ако је неопходно или ако се авион веже за преконоћно паркирање.

Погледај доње табеле за вредности ограничења притиска у уисној грани и броја обртаја мотора у лету а такође и за граничне вредности на инструментима мотора.

Табела максималних притисака у уисној грани и броја обртаја мотора

	Макс. у полетању	Посебан борбени	Војна снага	Максимални трајни	Максимални у маршу
Прит. у уисној грани (инча)	61	67	61	46	42
Број обртаја	3000	3000	3000	2700	2400

Табела граничних вредности на инструментима мотора

	Расхладна Течност	Температура уља	Притисак уља	Притисак горива
Минималне	-	-	50 PSI	14 PSI
Пожељне	100°-110°C	70°-80°C	70-80 PSI	16-18 PSI
Максималне	121°C	105°C	-	19 PSI

Вожење

Нос авиона умањује предњу прегледност из кабине када авион додирује терен са сва три точка. Због тога вожење мора да се изводи по цик-цак (мало лево, мало десно) шаблону.

Вожење радити са отвореним кровом. Ово повећава прегледност, и одржава температуру кабине. Палицу држати на себе у току нормалног вожења. То ће забравити репни точак и омогућити његово померање 6° у десно и лево педалама верт. крмила. Репни точак се одбављује гурањем палице у напред, што је неопходно за оштрије заокрете. Тада се репни точак слободно окреће. Води рачуна да не изводиш оштре заокрете са забрављеним репним точком, што га може оштетити.

Вожење изводити са малим гасом и са што мањом употребом кочница. У вожењу нема разлога за беспотребном потрошњом горива и делова у систему за кочење.

Претполетне провере

Пре полетања уради следеће претполетне провере:

- Основни уређају управљања:
 - Провери да се све управљачке површине слободно крећу.
- Инструменти и прекидачи:
 - Висиномер је подешен.
 - Инструмент жиро-правца је настројен.
 - Вештачки хоризонт подешен.
 - Очитавања на свим инструментима у оквиру дозвољених опсега.
 - Сви прекидачи и управљачи у жељеном положају.
- Систем за гориво:
 - Вентил резервоара горива на "MAIN TANK L.H. Увери се да је преклопник забрављен.
 - Прекидач пумпе за гориво је у "ON" положају.
 - Прекидач убризгавања горива је у "OFF" положају.
- Закрилца:
 - Закрилца су у положају за полетање ("UP" за нормално, 15- 20° за кратко полетање).
- Трим:
 - Трим вертикалног крмила: 6° у десно.
 - Трим крилца: 0°.
 - Трим хоризонталног крмила: 0° ако у трупном резервоару горива има мање од 25 галона горива; 2 - 4° на горе ако има више од 25 галона горива.
- Претполетне провере мотора:
 - Провери да је ручица пропелера до краја на "INCREASE".
 - Провера снаге - повећај бр. обт. мотора на 2300. При овим обраћајима притисак у уусисној грани треба да је за 1/2 инча "Hg" мањи (+/- 1/2) од барометарског.

Притисак у уусисној грани (ПУГ) већи од барометарског притиска аеродрома означава да мотор не производи пуну снагу и потребно је проверити исправност мотора.

- Провера система за паљење
 - При 2300 обр/мин, ручица пропелера је до краја на "INCREASE", пребаци магнете са "BOTH" на "L", па на "BOTH", па на "R" и назад на "BOTH". Сачекај да се мотор

стабилизује на "BOTH" у току пребацивања. За десни магнет максимално дозвољени губитак обртаја мотора је 100, а за леви 130. Ако се примети већи од дозвољеног губитак обртаја мотора потребно је проверити свећице (уклонити насlage олова).

- Провера малог гаса - мотор ради на 650 до 700 обр/мин са ручицом гаса повученом до граничника.
- Провера убрзања и успоравања мотора - ручица смеше је у "RUN", гурни ручицу гаса до 2300 обр/мин. Мотор треба да убрза и успори без тенденције за трокирањем
- Ручица сабијеног ваздуха у положај "RAM AIR" ("UNRAMMED FILTERED AIR" или "HOT AIR" само по потреби).
- Ручица смеше у положај "RUN".
- Прекидач управљања супер-пуњачем у положај "AUTO".
- Прекидачи управљања ваздухом за хладњаке уља и расхладне течности у положај "AUTOMATIC."

У току загревања мотора на земљи, не сме се прећи ПУГ од 40 инча "Hg" без везивања репа авиона због могућности преваге авиона на нос.

Полетање

Обично полетање

Обично полетање врши се по следећој процедури:

- Увери се да је простор за полетање слободан и провери да ли има авиона на финалном.
- Отпусти кочнице и поравнај се за полетање.
- Равномерно додај гас до потребног за полетање (61 инча "Hg" ПУГ при 3000 обр/мин).
- Не покушавај да прерано подигнеш реп што би умањило стабилност по правцу. Гурање палице од себе одбрављује репни точак и отежава управљање. Најбоља процедура полетања је да се реп авиона држи на земљи док се не постигне брзина при којој вертикално крмило постаје ефективно, а затим дозволити репу да се полако подигне. Када се реп подигне може затребати да се педалама одржава правац полетања.

За полетање се препоручује 61 инча "Hg" и 3000 обр/мин што се треба постићи што је пре могуће. Међутим, веома је важно равномерно померати ручицу гаса и нипошто је нагло гурати унапред. Ефекат обртног момента пропелера који би се тако створио може довести до губитка контроле управљања авионом по правцу.

При формацијском полетању потребно је користити мање снаге, ПУГ на 55 инча "Hg" што пратиоцима омогућава да по потреби повећају снагу својих мотора да одрже формацију са вођом.

Ако у полетању мотор не ради исправно, потребно је одмах смањити ПУГ на 4 или 5 инча "Hg" и ако је могуће одустати од полетања. Одузимање гаса има тенденцију смањења јачине детонација или предпаљења и умањује могућност отказа мотора. Уколико се ово деси у полетању, обавезна је промена свећица пре следћег лета.

У полетању, избегавај нагло повећање снаге. Повећање снаге треба да је равномерно.

Кратко полетање

За кратко полетање извуци закрилца на 15 - 20°. Држи авион са сва три точка у додиру са ПСС и сачекај да се авион сам тако одлепи од ПСС. Одмах по одвајању од ПСС, сачекај да се брзина повећа а са пењањем почни када брзина пређе 100 mph. Увуци стајни трап када се брзина повећа изнад безбедне. Закрилца увуци на висини већој од 200 стопа.

Полетање са бочним ветром

За полетање се бочним ветром препоручује се следећа процедура:

- Ручицу гаса поставити у положај за полетање (61 инча "Hg" при 3000 обр/мин)
- Реп држати на земљи док се не постигне брзина која гарантује управљивост вертикалним крмилом. Брзина полетања треба да је нешто већа од нормалне.
- Пилотском палицом одржавати крила изравнатим а по потреби успоставити благи нагиб "у ветар".
- Држати авион на земљи док се не постигне брзина потребна за безбедно одвајање од ПСС.
- По одвајању, авионо усмерити у ветар да се парира заносу услед бочног ветра.

После полетања

После безбедног полетања потребно је одрадити следеће радње:

- Увуци стајни трап повлачењем ручице ка унутра и на горе. Увери се да је ручица забрављена у горњем положају. При кратком полетању, закрилца увући тек када се постигне висина од најмање 200 стопа, када се постигне довољно брзине и када се пређе преко препрека
- Провери температуре расхладне течности и уља и притисак уља.

Забрањује се активирање кочница за заустављање окретања точкова после полетања због могућности блокирања кочница.

- Када се постигне висина од 500 стопа, смањи гас на 46 инча "Hg" ПУГ, при 2700 обр/мин.
- Авион истримовати за пењање ако је потребно.
- Провери све иснтрументе за исправност показивња унутар безбедних вредности. Увери се да амперметар показује да генератор исправно ради. Одмах по полетању генератор би треба да пуни струјом јачине не веће од 100 А, а после пет минута струја пуњења требало да се спусти на нормалних 50 А или мање. Ако се струја пуњења не смањи на нормалну прекидач генератора постави у положај "OFF" и врати се у ваздухопловну базу. Такође, провери притисак хидраулике који треба да је око 1000 PSI по увлачењу стајног трапа.

Оптимална брзина пењања је око 170 mph.

Слетање

Снижење

Пре него што се започне са снижењем, одмагљивач ветробрана треба пребацити у "ON". Снижење се ради при било којој брзини све до границе од 25% изнад брзине сваљивања. Са увученим закрилцима и стајним трапом планирање је уобичајено са уздигнутим носом. Прегледност из кабине ка напред је веома лоша и у условима појачаног саобраћаја потребно је летети лево-десно да се избегне могућ судар са другим ваздухопловима. Извлачење закрилца или стајног трапа, или оба, повећава угао планирања и износ (брзину) снижења.

Провере у почетном прилажењу

У почетном прилажењу за слетање потребно је одрадити следеће провере:

- Гориво - пребаци на унутрашњи резервоар са највише горива за слетање.
- Пумпа за гориво је укључена – пребаци на "ON".
- Контрола смеше – пребаци на "RUN" ("AUTO RICH" на ранијим авионима).
- Ручице сабијеног и топлог ваздуха у положају који одговара условима лета.
- Прекидаче хладњака расхладне течности и уља пребацити у положај "AUTOMATIC".
- "Очисти" мотор подешавањем бр/обр на 3000 при 61 инч "Hg" у дужини од 1 минуте.
- Ручицу пропелера подеси тако да је број обртаја 2700.
- Стајни трап - ручицу стајног трапа пребаци у "DOWN". Провери сигнализаторе извучености и забрављења стајног трапа. Пажња, стајни трап се извлачи при брзин мањој од 170 mph.
- Закрилца - потпуно извучена. Пажња, закрилца се обично извлаче у заокрету завршног прилажења.
- Рамени појасеви – забрави појасеве и провери их нагињањем унапред.

Правац лета у школском кругу варира у зависности од аеродрома и локалних услова. Без обзира на саобраћај, лети такав школски круг који је довољно близу ПСС-и и на довољној висини да авион можеш безбедно спустити, ако затреба, чак и без снаге мотора.

Контролиши брзину док се припремаш за слетање. При већој брзини потребно је више времена за успоравање. Брзина започињања прилажења за слетање не би требало да је већа од 200-225 mph.

Процедура слетања

Следећа процедура изводи се у припреми за слетање:

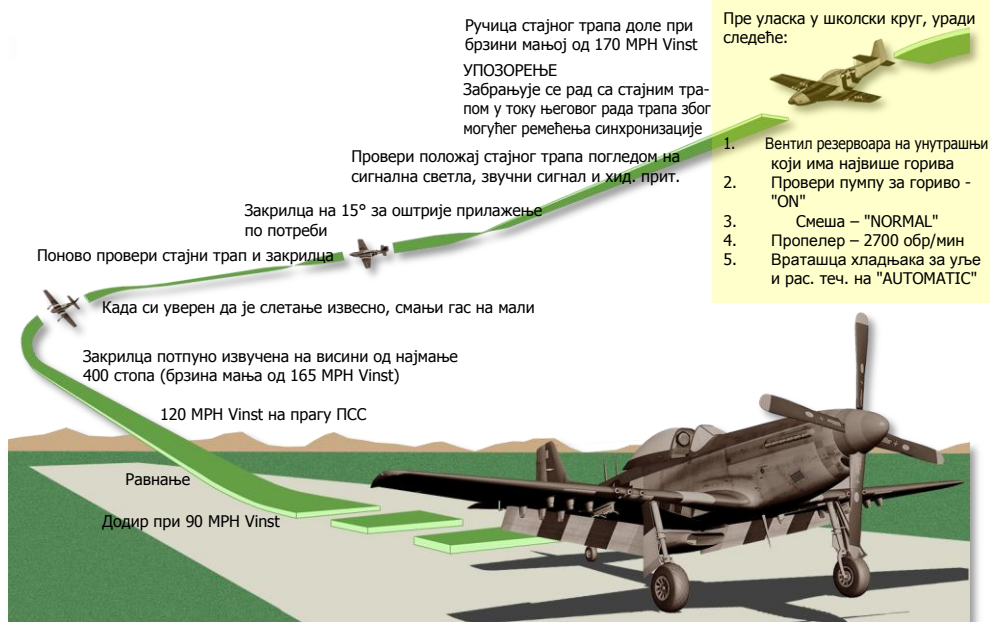
- Успори на 170 mph пре извлачења стајног трапа.

- По извлачењу стајног трапа, увери се да је ручица у положају "DOWN" и да је забрављена. Провери сигнална светла стајног трапа. Увери се да се притисак хидраулике вратио на око 1000 PSI. Припреми се да ће нос авиона бити "тежак" када се извуче стајни трап. Подеси трим по углу наклона да парираш "тешком" носу.
- Одржавај око 150 Vinst у школском кругу.
- Извуци закрилца у заокрету за завршно прилажење и када је брзина мања од 165 Vinst.
- Изравнат у завршном прилажењу и са извученим закрилцима одржавај око 115-120 Vinst.
- Када си безбедно на прилажењу за слетање, повуци ручицу гаса до краја (мали гас).
- Непосредно пре прага ПСС, прекини са једрењем и започни равнање тако да ПСС додирнеш у првој трећини дужине писте и у три тачке (са сва три точка истовремено).
- Држи авион у положају "три тачке" мало изнад ПСС док се не изгуби брзина која авион држи у ваздуху и авион ће се, у равнању, сам спустити и додирнути ПСС са брзином око 90 mph.

Репни точак је забрављен са палицом у центру или на себе што ограничава управљање. Палицу држи мало на себе док брзина довољно не опадне и до момента када ћеш скренути са ПСС.

У вожењу, док скрећеш, палицу никада не гурај у напред што би одбравило репни точак. Репни точак одбрави пре него што почнеш са скретањем.

Следећа слика приказује процедуру слетања:



Слика: Процедура прилажења и слетања

После слетања

По слетању потребно је склонити се са ПСС што је могуће пре, а затим одрадити следећу процедуру:

- Подеси гас на 1000 обр/мин.
- Отвори кров кабине.
- Прекидача ваздуха хладњака за уље и расхладну течност пребаци у "OPEN". Пребаци преки-прекидаче у "OFF" када су враташца потпуно отворена.
- Потпуно увући закрилца.
- Точкиће тримера ставити у неутрал.
- Ручицу пропелера гурнути скроз у напред у положај "INCREASE".
- Прекидач пумпе за гориво пребаци у "OFF".

Слетање у отежаним условима

Слетање са бочним ветром

Следећа процедура препоручује се за слетање са бочним ветром:

- Држи брзину нешто већу од оне за обично прилажење.
- Нагни авион у ветар да парираш заносу од бочног ветра и држи правац тако да си изравнат са полетно-слетном стазом.
- Изравнај крила непосредно пред додир.
- Обавезно палицу држи на себи да би репни точак био забрављен
- Изведи "слетање на точкове" (један или два предња точка у додиру) ако је јак бочни ветар, ако је ветровито, или ако ниси сугуран у обично слетање. Закрилца на упола мање од нормалног.

Ако је у прилажењу потребно усмерити авион у ветар, обавезно га исправити пре слетања. Никада не слећи неизравнат са ПСС због великог оптерећења на стајном трапу.

Слетање у ветровитим условима

У ветровитим условима држи брзину нешто већу од нормалне да умањиш могућност изненадног губитка узгона због промене правца и јачине ветра. Обрати пажњу на утицај ветра на авион. Ветар има ефекат балона. Када ветар престане да дува, авион може да пропадне због губитка узгона што може да доведе до удара у земљу.

За слетање у ветровитим условима користи половину од нормалне извучености закрилца.

Слетање по мокрој ПСС

Слетање по мокрој ПСС захтева веома пажљиву употребу кочница. Избегавај нагла кочења што може изазвати неконтролисано проклизавање. Ако је умањена видљивост кроз предњи ветробран, осматрање из кабине вршити кроз бочне ветробране.

Одлазак на други круг

Без двоумљења треба кренути на "други круг" ако има било каквих проблема у току слетања. За одлазак на други круг препоручује се следећа процедура:

- Брзо али равномерно додај гас на притисак од 46 инча ПУГ при 2700 обр/мин. Немој нагло додавати гас да избегнеш могућ губитак контроле због повећаног момента пропелера.
- Парирање левом моменту пропелера ради се притискањем десне педале и тримовањем.
- Увуци стајни трап.
- Истримуј ваздухоплов да ослободиш држање авиона "на руку".

- Увуци закрилца када се постигне "Vinst" брзина од 120 mph и висина од 500 стопа. Закрилца постепено увлачи, у корацима од 10° и обрати пажњу на држање авиона при њиховом увлачењу.
- Постави враташца хладњака за уље и расхладне течности по потреби за даљи лет.

Ручицу гаса не смеш померати нагло и у великим помацима. Већ равномерно и фино да би умањио могућност губитка контроле због момента пропелера.

Ако је авион истримован за слетње, док се авион поново не истримује за нормалан лет, могуће је да да ће требати поприлична јако гурати палицу у напред да се нос авиона одржи изравнатим.

Веома је важно држата изравнат курс летења све док се не постигне брзина довољна за увлачење закрилца и маневрисање авионом.

Рад у условима ниских температура

Покретање мотора

У условима ниских температура, гориво треба, више него под нормалним околностима убризгавати у току процедуре покретања мотора, непосредно после прихватања и док се не успостави равномеран рад мотора. За мотор се не сматра штетним убризгавање горива у току комплетног процеса покретања мотора, али гориво убризгавати само док се мотор окреће.

Ради спречавања прекомерног горива у уисном систему, нипошто не померати ручицу смеше све док мотор не прихвати. Ако после 2 мин. покретања мотор не проради, потребно је прекинути покретање и сачекати 1 минуто да се електопокретач охлади.

Ако се притисак уља не појави 30 сек. после почетка рада мотора, или падне на 0 после неколико минута рада мотора, мотор се мора одмах зауставити ради спречавања претераног хабања и оштећења делова мотора. Потом, испитати мотор.

Пре полетања

- Пре провере система за паљење, држи кочнице и повећај број обртаја мотора док свећице добро не прораде и док се не успостави равномеран рад мотора.
- Провери да се команде управљања слободно крећу.
- За бољи рад мотора у полетању, грејач карбуратора користити по потреби да се температура ваздуха карбуратора одржава оквиру одговарајуће.
- Непосредно пред полетање пребаци Пито прекидач у положај "ON".

Полетање

На самом почетку протрчавања, што је могуће пре, повећај снагу мотора до потребне за полетање. Ово је потребно за проверу могућности мотора да произведе потребну снагу. Прекини полетање ако мотор није у стању да произведе сангу, што може довести до његовог оштећења.

После полетања

Укључи грејаче митраљеза.

Руковање мотором у лету

Грејач карбуратора користити по потреби за боље испаривања горива и спречавање залеђивања карбуратора. На висинама изнад 12 000 стопа грејач карбуратора не сме се укљ. зато што би сиромашна смеша узроковала лош рад мотора због ефекта топлоте на компензатор висине карбуратора

Због пропелера са константним бр. обрт. и аутоматског регулатора ПУГ, веома је тешко приметити стварање леда у карбуратору, осим по неравномерном раду мотора

Рад са системима у лету

На сваких пола сата, за тренутак повећај број обртаја пропелера за 200 да се увериш да регулатор ради при екстремно ниским температурама. Затим, чим се увериш да регулатора исправно ради, број обртаја пропелера врати на онај који је потребан за одржавање лета.

Прилажење

- С обзиром да се температура мотора нагло и често мења у условима ниских температура, веома је важно да се у снижењу мотор превише не охлади.
- Грејач карбуратора користити када је спољна температура ваздуха нижа од -12°C (10°F).
- Искључи сву мање битну електро-опрему најмање једну минуту пре завршног прилажења да умањиш оптерећење акумулатора када се генератор искључи.
- "Пумпај" кочнице да се отресу могуће наслаге леда .