

Motorkutt under avgang

Generelt

Prosedyrar ved motorkutt under avgang er å finne i handboka for flyet (POH). Prosedyrane skal også finnast i sjekklisterne for flyet.

Motorkutt ved avgang kan skje i ein av tre fasar:

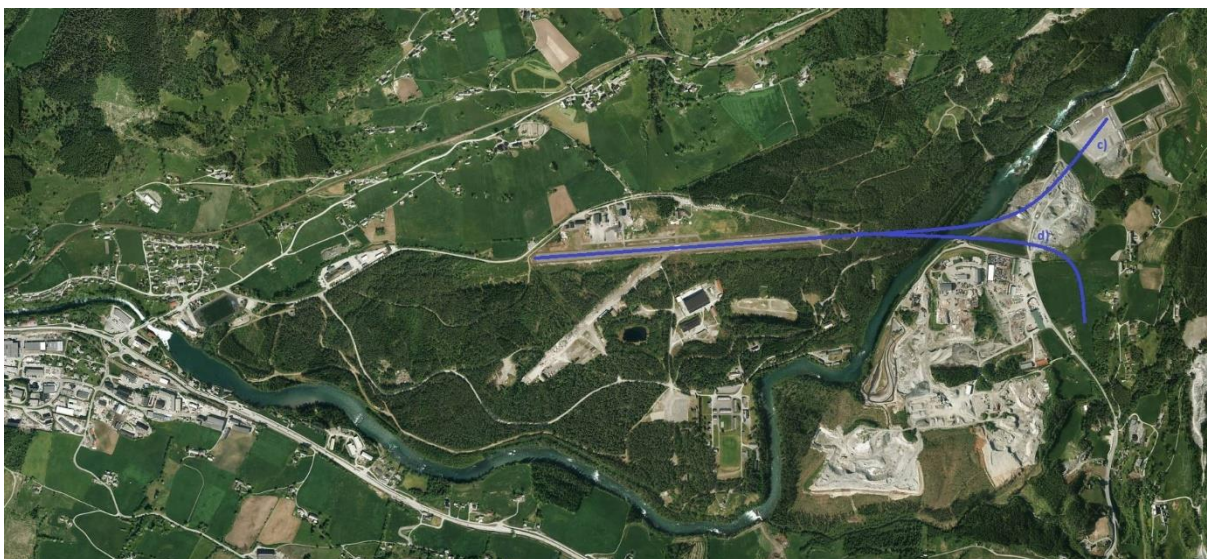
- 1) Motorkutt på banen
Ved motorkutt på banen er det gasshendelen heilt tilbake og full brems.
- 2) Motorkutt like etter takeoff
Dette er den verste fasen å få motorkutt i. Då har ein ikkje høgd nok til fleire val. For å unngå stall må ein føre stikka fram. Hugs beste glidefart for å komme lengst mogeleg. Høgda og avstanden til landingsmålet avgjer om ein bør bruke flaps eller ikkje. Det er ikkje tid til å prøve restart av motoren, så ein bør stenge bensinkranane og slå av tenning og hovudbrytar.
- 3) Motorkutt i nokolunde sikker høgd
Her gjeld det same som i punkt 2, men ein har litt meir tid på seg til å utføre dei same prosedyrane: Ned med nasen, sjekk beste glidetal, sjekk bensinkranane, tenning og ev. forgassarvarme. Bruken av flaps er avhengig av kor ein vil setja flyet ned. Er landingspunktet eit stykke unna, bør ein kanskje la flapsen vera inne for å segla så langt som råd er. Det er ikkje noko standardsvar på dette, men det er alltid bra å ha for stor høgd enn for liten høgd, og dette kan regulerast med bruk av flaps. Blir det ikkje liv i motoren, så er siste fase å stenge bensinkranane og slå av tenning og hovudbrytaren.

Motorkutt ved avgang frå Bømoen

- 1) Motorkutt på banen
Flystripa på Bømoen er 1000 m lang. Startar ein heilt frå baneenden har ein som regel bane nok til å dra gasshendelen heilt tilbake og bremse opp om ein får motorkutt på banen. Det er altså viktig å starte heilt frå baneende 27 eller 09.
- 2) Motorkutt like etter takeoff
Får ein motorkutt like etter avgang slik at ein ikkje kan nå tilbake til flystripa, må ein finne alternative landingsplassar. Avgang frå bane 27 gir fleire alternativ for nødlanding enn avgang frå 09. Derfor bør avgang helst skje frå 27 dersom ikkje vindforholda tilseier noko anna.
 - a) Ved avgang frå 27 kan ein dreie mot høgre og lande på dyrka mark på nordsida av flystripa. Ser er det flat mark, men med nettinggjerde mellom teigane (sjå kartet).
 - b) Ved avgang frå 27 kan det også vere eit alternativ å lande på Lid, sør-vest for flystripa (sjå kartet). Der er det dyrka mark, men terrenget er skrånande, stigande terreng mot sør.



- c) Motorkutt ved avgang frå 09 kan ein dreie mot venstre og ta sikte på det opne grusområdet ved skytebanen (sjå kart). Men landingsområdet er for lite for ei trygg landing, og ein bør derfor helst unngå dette.
- d) Motorkutt ved avgang frå 09 kan ein alternativ dreie svakt mot høgre og lande på dyrka mark ved Bjørke (sjå kart). Men terrenget er stigande mot aust, og ei nødlanding kan vere vanskeleg.



- 3) Motorkutt i nokolunde sikker høgde
I slike tilfelle må ein vurdere om ein kan nå attende til flystripa for å lande der. Dersom det ikkje går, må alternativ landingsplass vurderast i kvar enkelt tilfelle. Kva alternativ som er best, er avhengig av høgde og plassering over terrenget.

Bømoen flyklubb

Oktober 2023