

Expanded Checklist LN-FSA

EXPANDED CHECKLIST

LN-FSA

BODØ FLYKLUBB

Expanded Checklist LN-FSA

Checklist PA-28 LN-FSA

Bodø Flyklubb

Rev. 24.05.07

PRESTART

1. PREFLIGHT INSPECTION.....COMPLETE
2. DOOR.....LATCH
3. SEAT.....ADJUST/LOCK
4. HARNESS.....FASTEN
5. PARKING BRAKE.....SET
6. FLIGHT ONTROLS.....FREE
7. TRIM.....TEST/SET
8. FLAPS.....CHECK
9. CIRCUIT BREAKERS... ..CHECK
10. INSTRUMENTS.....CHECK
11. FUEL SELECTOR.....LEFT TANK
12. ELEC. EQUIP.....SET/OFF
13. CARBURATOR HEAT.....OFF
14. MIXTURE.....RICH
15. THROTTLE.....SET (¼')
16. PRIME.....AS REQ./LOCKED
17. MASTER SWITCH.....ON
18. FUEL PUMP.....NO. 2 THEN NO. 1
19. ROTATING BEACON.....ON
20. START ENGINE

AFTER ENGINE START

1. OIL PRESSURE.....CHECK
2. AMPEREMETER.....CHECK
3. NAV. LIGHTS.....AS REQ.
4. FUEL PUMP.....OFF/PRESSURE
5. WARNING LIGHTS.....CHECK
6. RADIOS/TRANSPONDER.....ON/STBY
7. ATIS.....RECEIVED
8. ALTIMETER.....SET QNH

TAXI

1. TAXI LIGHT.....ON
2. FUEL PUMP.....NO. 1
3. BRAKES.....CHECK
4. FLIGHT INSTRUMENTS.....CHECK

ENGINE RUN-UP

1. PARKING BRAKE.....SET
2. OIL TEMP.....CHECK
3. FUEL SELECTOR.....RIGHT TANK
4. THROTTLE.....2000 RPM
5. MAGNETOS.....CHECK(175/50)
6. CARBURATOR HEAT.....CHECK
7. SUCTION.....CHECK(4,9-5,1)
8. ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN
9. THROTTLE.....1500 RPM
10. MIXTURE.....RPM DROP/EGT RISE
11. THROTTLE.....IDLE/1000 RPM

BEFORE TAKE-OFF

1. FUEL PUMP.....NO. 1
2. MIXTURE.....FULL RICH
3. FLAPS.....CHECKED/SET
4. DEP./EMER. BRIEF.....COMPLETE

Checklist PA-28 LN-FSA

Bodø Flyklubb

Rev. 24.05.07

LINE-UP

1. STROBE/LANDING LIGHT.....ON
2. TRANSPONDER.....ALT
3. GYROS.....SET
4. TIME.....NOTE

CLIMB

1. FLAPS.....UP
2. LANDING LIGHT.....OFF
3. ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN

CRUISE

1. CRUISE POWER.....SET
2. MIXTURE.....LEAN
3. ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN
4. FUEL PUMP.....AS REQ.
5. FUEL QUANT./BALANCE.....CHECK
6. HEADING SYSTEM.....CHECK

DESCENT/APPROACH

1. ATIS.....RECEIVED
2. ALTIMETER.....SET QNH
3. LANDING LIGHT.....AS REQ.
4. FUEL PUMP.....NO. 1
5. MIXTURE.....AS REQ.
6. HEADING SYSTEM.....CHECK
7. FUEL QUANT./BALANCE.....CHECK
8. AUTO PILOT.....OFF

PRE-LANDING

1. LANDING LIGHT.....ON
2. FUEL PUMP.....NO. 1
3. MIXTURE.....RICH
4. PRIMER.....LOCKED
5. ENGINE INSTRUMENTS.....CHECK
6. MAGNETOS.....BOTH
7. FUEL SELECTOR.....RIGHT TANK
8. HARNESS.....TIGHT
9. CARB. HEAT.....WHEN REDUC. PWR

AFTER LANDING

1. TRANSPONDER.....STBY
2. STROBE LIGHTS.....OFF
3. LANDING/TAXI LIGHT.....AS REQ.
4. CARBURATOR HEAT.....OFF
5. FUEL PUMP.....OFF
6. FLAPS.....UP

SHUT-DOWN

1. THROTTLE.....1000 RPM
2. ELEC. EQUIPMENT.....OFF/SET
3. THROTTLE.....800 RPM
4. MAGNETOS.....CHECK GROUNDING
5. THROTTLE.....1000 RPM
6. MIXTURE.....IDLE CUT-OFF
7. ROTATING BEACON.....OFF
8. MAGNETOS.....OFF/REMOVE KEYS
9. MASTER SWITCH.....OFF

Expanded Checklist LN-FSA

Sjekklisten er utarbeidet for å ivareta krav i boka til flyet, og også krav ved bruk av MOGAS. Den er designet for at sjekklistene skal kunne gjøres etter "flow" prinsippet i størst mulig grad. Dette gjelder spesielt de sjekklistene som skal kunne utenat. Sjekklistepunkter som skal kunne utenat er skrevet i *kursiv*. Disse kan gjøres utenat i landingsrunden, men ellers skal sjekklisten tas fram og du skal verifisere at du har fått med deg alle punktene.

PRESTART

1. PREFLIGHT INSPECTION.....COMPLETE

Forviss deg om at Daglig Inspeksjon er utført og kvittert for i reisedagboken.

2. DOOR.....LATCH

Det er to låser på døren til flyet.

Det lønner seg å låse den nederste først. Det gjør det lettere å låse den øverste.

Forviss deg om at begge er fullstendig låst.

3. SEAT.....ADJUST/LOCK

Juster setet slik at du når frem til pedalene og stikka. Låsemekanismen er ikke av beste sort, så forviss deg om at låsepinnene er i inngrep med skinnen i gulvet før du går videre på sjekklisten. Begge setene foran har også regulerbar seterygg.

Venstresetet kan også justeres i høyde. Instruktøren vil på dette punktet også sjekke sitt sete, og gi beskjed om at det er OK.

4. HARNESS.....TIGHT

Sørg for at sikkerhetsbeltene er festet og stramme. Ikke glem å sjekke at passasjerene i baksetet også er godt fastspent.

5. PARKING BRAKE.....SET

Sett på parkeringsbremsen. Når motoren er i gang holder vi også føttene på bremsene, i tilfelle parkeringsbremsen ikke er stram nok eller skulle svikte.

6. FLIGHT CONTROLS.....FREE AND CORRECT

På dette punktet sjekker vi alle maksimale utslag på stikka, at rorene går riktig vei og at det ikke er treghet i Flight Control systemet..

Prosedyren er som følger:

Vri stikka mot venstre – sjekk at venstre balanseror går opp.

Dra stikka maksimalt mot deg – sjekk at høyderoret går ned i fremkant.

Vri stikka mot høyre – sjekk at høyre balanseror går opp.

Dytt stikka helt frem - sjekk at høyderoret går opp i fremkant.

7. TRIM.....TEST/SET

Vri på trimhjulet og verifiser at trimroret bakerst på høyderoret beveger seg.

Sett trimindikatoren i T/O-position .

Expanded Checklist LN-FSA

- 8. FLAPS.....CHECK**
Sjekk at flapsen fungerer ved å dra i flapshåndtaket. Den skal kunne settes til følgende posisjoner: 10°, 25° og 40° (full flaps). Sette den til slutt tilbake til full opp.
- 9. CIRCUIT BREAKERS.....CHECK**
Sjekk at alle sikringene på sikringspanelet er inne. Dette kan du gjøre ved å dra en finger over sikringspanelet, for lettere å legge merke til om en sikring er poppet.
- 10. INSTRUMENTS.....CHECK**
Se over alle instrumentene og se at de er i orden, d.v.s. at det ikke er noen sprekker i glassene, at ingen nåler henger løst, at de viser rett verdi o.s.v.
- 11. FUEL SELECTOR.....LEFT TANK**
Oppstart foregår ALLTID på venstre tank. Høyre tank brukes til Take-Off og Landing og vi vil bytte til høyre tank før vi gjør motorsjekken. Dette gjør vi for å sjekke at drivstoffsystemet føder fra begge tanker.
- 12. ELECTRICAL EQUIPMENT.....SET/OFF**
Påse at alle brytere til elektrisk utstyr, radioer og transponder er i OFF. Grunnen til det er at vi vil belaste batteriet minst mulig før vi starter motoren. ICOM bryteren kan evt. stå på for å lette kommunikasjonen før oppstart.
- 13. CARBURATOR HEAT.....OFF**
Forgasservarmen skal være av under oppstart.
- 14. MIXTURE.....RICH**
Sett Mixture-håndtaket til fremste posisjon. Dette vil gi maksimal bensintilførsel til motoren.
- 15. THROTTLE.....SET (1/4")**
Plasser throttlehåndtaket ca. 1/4 tomme foran bakerste posisjon. Det er ca. den posisjonen vi ønsker for å holde rett turtall etter oppstart.
- 16. PRIMER.....AS REQ./LOCKED**
Her skal vi prime det som er nødvendig for oppstart. Ca. 4 ganger er nok på en vanlig sommerdag. Har flyet nettopp vært i luften skal det ikke være nødvendig å prime i det hele tatt.
På kalde vinterdager pleier vi å vri propellen en runde mellom hver priming. Dette vil fordele bensinen jevner ut i motoren før oppstart. Er det veldig kaldt må vi ofte prime 6-10 ganger før motoren vil starte. Se POH for detaljert bruk av primer. Til slutt sjekker vi at primer står i låst posisjon.
- 17. MASTER SWITCH.....ON**
Master bryteren settes på.

Expanded Checklist LN-FSA

18. FUEL PUMP.....NO.2 THEN NO.1

Sett bensinpumpebryteren til nedre posisjon. Det er bryterstillingen for pumpe nr.2. Du skal nå høre at pumpen går, og se at fueltrykket stiger på "fueltrykksmåleren". Sett så bryteren i øvre posisjon, d.v.s. pumpe nr.1, og sjekk det samme.

19. ROTATING BEACON.....ON

Dette er det roterende lyset øverst på halen. Når flyet er utstyrt med dette lyset, skal det alltid være på for å indikere at motoren går. Derfor slår vi det på før vi starter, og slår det ikke av før motoren er stoppet.

20. START ENGINE

Selve startingen av motoren foregår "by heart". Dette gjør vi for holde maksimal fokus på motoren og området rundt flyet, i tilfelle vi skulle få problemer under oppstarten.

Oppstarten foregår som følger:

Klarer begge sidene av flyet, også bak vingene.

Hold en hånd på throttle, en hånd på tenningsnøkkelen og bena på bremsene.

Tenningsnøkkelen må trykkes inn samtidig som den vris til START. Så snart motoren starter slipper du tenningsnøkkelen, og justerer turtallet til 1000 RPM.

PS: 1000 RPM bruker vi alltid når vi står stille på bakken. Motoren går jevnt, den blir raskt varm og det er relativt lite støynivå for evt. personer på utsiden av flyet.

Begynner flyet å trille, trekker du throttle tilbake til tomgang og trækker hardere på bremsene.

Sjekk at oljetrykket stiger til "grønt område". Har vi ikke fått tilstrekkelig oljetrykk i løpet av 30 sekunder (60 sek i kaldt vær), stopper vi motoren med en gang. Dette gjør vi ved å trekke mixture tilbake til bakre stilling, og dermed stenge fueltilførselen til motoren.

AFTER ENGINE START

1. OIL PRESSURE.....CHECKED

Dette har vi allerede sjekket, men vi sjekker det igjen for å forvise oss om at vi har fått det med oss.

2. AMPEREMETER.....CHECK WITH LOAD

Amperemeteret viser hvor mye strøm alternatoren leverer. For å sjekke denne setter vi på en strømkilde med høy belastning, f.eks. pitotheat eller landingslys.

Amperemeteret skal ved høyere belastning vise høyere leveranse fra alternatoren.

Expanded Checklist LN-FSA

3. **LIGHTS.....AS REQ.**
Sett på navigasjonslys, og evt. innvendig belysning hvis du skal fly i mørke.
4. **FUEL PUMP.....OFF/PRESSURE**
Slå av den elektriske fuelpumpen, og sjekk at fueltrykket ikke synker. Det er nå kun den motordrevne fuelpumpen som leverer fueltrykk. Synker fueltrykket betyr det at denne pumpen ikke fungerer.
5. **WARNING LIGHTS.....CHECKED**
På toppen av instrumentpanelet, omtrent rett foran deg, er det plassert et såkalt "annunciator panel". Dette panelet består av tre "Warning Lights" og en test-bryter. Trykk på TEST-bryteren og sjekk at alle tre lysene fungerer.
6. **RADIO EQUIPMENT.....ON**
Sett på alt av radioutstyr. Begynn på toppen med COM/NAV 1 og DME, videre til ADF, COM2 og til slutt intercom. Sjekk at radioene fungerer ved å sette de til TEST. Ta på deg HeadSet og reguler volum og squelsh på intercom. Sett Transponder til standby (STBY) så den begynner å varme seg opp.
7. **ATIS.....RECEIVED**
Still inn ATIS-frekvensen på COM 2 og lytt til den samtidig som du skriver den ned. Frekvensen finner du på VFR-Routes Light Aircraft kartet til Bodø.
8. **ALTIMETER.....SET QNH**
ATIS inneholder bl.a. informasjon om hvilken QNH som gjelder. Sett den inn på begge høydemålerene og sjekk at de viser rett høyde over havet.

TAXI

Når flyet er i bevegelse leser vi ikke sjekklisten. TAXI-checklist skal derfor gjøres "by heart". Når vi er ferdige å taxe vil vi lese gjennom disse punktene og sjekke at vi har fått de med oss. Det er en god regel å dra mixture litt tilbake når du taxer. Dette gjøres for å hindre at magnetene soter, og dermed fungerer bedre. Husk å sette den tilbake til full rik før du begynner med Run-Up.

1. **TAXI LIGHT.....AS REQ.**
Vi har ikke eget taxelys på dette flyet, så landingslyset fungerer også som taxelys.
2. **FUEL PUMP.....NO.1**
Ved bruk av bilbensin er det større fare for Vapor Lock. Derfor bruker vi bensinpumpe også når vi taxer før avgang.

Expanded Checklist LN-FSA

3. ***BRAKES.....CHECKED***

Så fort vi har begynt å taxé sjekker vi at bremsene fungerer. Trykk øverst på pedalene og sjekk at flyet bremses opp, og at bremsene tar likt. Ikke stopp helt opp når du gjør dette. Så sier du "Brakes checked, your controls". Instruktøren sjekker bremsene på sin side og sier "Brakes checked, your controls". Når har du kontrollen igjen og kan taxé videre.

4. ***FLIGHT INSTRUMENTS.....CHECKED***

Ved første naturlige sving til venstre og høyre sjekker du følgende instrumenter; Kule og svingeviser, gyrokompass, kunstighorisont og kompasset. Vi sjekker at instrumentene fungerer som de skal.

Ved sving til venstre: "needle left, ball opposite, decreasing (gyrokompass), decreasing (kompass), horizon steady"

Ved sving til høyre: "needle right, ball opposite, increasing (gyrokompass), increasing (kompass), horizon steady"

ENGINE RUN-UP

Før vi starter på Engine Run-Up prøver vi å sette nesene på flyet inn i vinden. Har vi mulighet parkerer vi på et egnet sted hvor vi ikke står i vegen for annen trafikk. Husk å sjekke området bak flyet så du ikke blåser sand eller løse gjenstander på noen.

1. ***PARKING BRAKE.....SET***

Sett på parking brake. Når vi øker throttle holder vi også fotbremsene inne for å være på den sikre siden.

2. ***OIL TEMP.....CHECK***

Før å ta vare på motoren, øker vi ikke turtallet før motoren er varm. Sjekk at nåla på OIL TEMP. har begynt å bevege seg. Da er motoren varm nok til å utføre Run-Up.

NB: På dette punktet er vi strengere enn POH'en. POH sier at motoren er varm nok for avgang når du kan øke throttle uten at den fusker (without engine faltering). Det kan skje før OIL TEMP nåla har begynt å bevege seg.

3. ***FUEL SELECTOR.....RIGHT TANK***

Før vi fortsetter med Run-Up bytter vi tank. Slik får vi sjekket at fuelsystemet fungerer fra begge tankene. Avgang og landing foregår ALLTID på høyre tank.

4. ***THROTTLE.....2000 RPM***

Øk turtallet til 2000 RPM. Følg med på om flyet begynner å rulle fremover. I så fall må du trække hardere på bremsene, evt. senke turtallet hvis det er glatt.

Expanded Checklist LN-FSA

5. **MAGNETOS.....CHECK (175/50)**
 Vri nøkkelen til Right - turtallet skal nå droppe litt, men maks. 175 RPM.
 Vri nøkkelen tilbake til Both - turtallet går tilbake til normalt.
 Vri nøkkelen til Left – maks. dropp er fortsatt 175 RPM.
 Vri nøkkelen tilbake til Both og turtallet blir igjen normalt.
 Maks. differanse mellom hvert magnetsett er 50 RPM.

6. **CARBURATOR HEAT.....CHECK**
 Sett på forgasservarmen og sjekk at turtallet dropper. Merker du ingen forandring i turtallet, fungerer ikke forgasservarmen.

7. **SUCTION.....CHECK (4,9-5,1)**
 Helt til høyre på instrumentpanelet finner du vacuummåleren. Denne skal vise mellom 4,9 og 5,1.

8. **ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN**
 Se over alle motorinstrumentene og verifiser at de ligger innenfor grønt område.

9. **THROTTLE.....1500 RPM**
 Reduser turtallet til 1500 RPM.

10. **MIXTURE.....RPM DROP/EGT RISE**
 Dra mixture forsiktig tilbake. Følg med på EGT-måleren (plassert til høyre for carb. heat), og se at temperaturen stiger. Etterhvert vil turtallet begynne å droppe.
 NB! Er du for rask med å dra mixture tilbake vil motoren kunne stoppe.
 Dytt til slutt mixture tilbake til full rik.

11. **THROTTLE.....IDLE/1000 RPM**
 Trekk throttle helt tilbake til tomgang. Sjekk at motoren går jevnt, og at turtallet ligger fra 600-800 RPM. Juster så turtallet til 1000 RPM.

BEFORE TAKE-OFF

1. **FUEL PUMP.....NO.1**
 Sett på fuelpumpe nr.1

2. **MIXTURE.....FULL RICH**
 Dytt mixture helt frem.

3. **FLAPS.....SET**
 Ved normal avgang bruker vi ikke flaps.
 Sett 25° flaps ved short field eller soft field Take-Off

Expanded Checklist LN-FSA

4. DEP./EMERGENCY BRIEF.....COMPLETE

Forbered deg på hva du skal gjøre når du tar av. Både en normal utflyging og et evt. motorkutt briefes her. Hva briefen inneholder vil variere fra flyplass til flyplass.

LINE-UP

Denne sjekklisten gjør vi når vi har fått klarering til å entre rullebanen. Du må gjerne gjøre den "by heart", men den SKAL verifiseres før vi tar av. Hvis du får avgangsklarering før du har gjort denne sjekklisten, så pass på å ikke bruke for lang tid på den. Det kan skape komplikasjoner for annen trafikk som kommer inn for landing.

1. STROBES/LANDING LIGHT.....ON

Strobes brukes alltid når vi er i luften. På bakken bruker vi de ikke fordi de kan sjenere andre flygere. Sett på strobes og landingslys.

2. TRANSPONDER.....ALT

Som med strobes bruker vi også transponder bare i luften. Sett transponder til ALT.

3. GYROS.....SET

Når du er "linet opp" på rullebanen stiller du gyrokompasset til rullebaneretningen.

4. TIME.....NOTE

Se på klokka og noter deg avgangstidspunktet. Hvis du har tid kan du også skrive det ned. For å unngå unødige forsinkelser for annen trafikk kan du med fordel skrive ned tiden når du er kommet i luften istedenfor.

CLIMB

Denne sjekklisten gjøres by heart i ca. 500'. Deretter verifiserer vi den når vi kommer til ca. 1500'. I landingsrunden gjøres denne sjekklisten kun "by heart".

1. FLAPS.....UP

Hvis du har satt flaps tar du den inn i ca. 300'. Ta inn et hakk om gangen, så ikke flyet synker for mye igjennom. Har du hindringer i utflygingsretningen, skal du ikke ta opp flaps før hindringene er klarert. Husk å "møte" flapsen med å dra litt i stikka, og trim deretter flyet.

2. LANDING LIGHT.....OFF

Slå av landingslyset. Hvis det er mørkt eller mye trafikk, kan vi med fordel la landingslyset være på til vi har kommet lenger unna flyplassen. Da vil det være enklere for annen trafikk å se oss.

3. ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN

Se over alle motorinstrumentene og sjekk at de viser rett verdi.

Expanded Checklist LN-FSA

CRUISE

På en vanlig treningstur gjør vi Cruise Checklist når vi har kommet ut til treningsområdet. Når du drar på navigasjonstur gjør du denne sjekklisten når du har kommet opp på den marsjhøyden du skal holde.

1. CRUISE POWER.....SET

Trekk throttle tilbake til den settingen du vil ha. I landingsrunden bruker vi bare 2000 RPM, mens på tur kan vi ligge med turtall opp til 2450 RPM.

2. MIXTURE.....LEAN

Dra mixture tilbake til du merker motoren begynner å gå røft. Dytt den deretter ca. 1 cm frem igjen. Du vil da fly med et blandingsforhold som både er økonomisk og som tar vare på motoren.

3. ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN

Se over alle motorinstrumentene og sjekk at de viser rette verdier.

4. FUEL PUMP.....AS REQ.

I følge klubbens godkjenning for å bruke bilbensin, så skal "fuel pump" kun være av ved "extended cruise". D.v.s. at ved en normal øvingstur ute i området så skal pumpen være på hele tiden. Når vi drar på langtur, slår vi den av når vi kommer opp på den høyden vi skal fly på.

5. FUEL QUANT./BALANCE.....CHECK

Normalt flyr vi ca. 30 minutter før vi bytter tank. Her må du også huske å sjekke bensinmålerne om de viser riktig. Planlegg slik at du har mest bensin igjen på høyre tank når du starter innflygingen til destinasjonen.

6. HEADING SYSTEM.....CHECK

Gyrokompasset drifter over tid, og må derfor korrigeres med jevne mellomrom. Fly rett frem og vent til kompasset har stabilisert seg. Les av kursen og still den inn på gyrokompasset.

Expanded Checklist LN-FSA

DESCENT/APPROACH

Denne sjekklisten utføres når vi ligger på cruise og skal begynne nedstigningen til destinasjonen vår.

1. **ATIS.....RECEIVED**
Lytt til og skriv ned ATIS til den flyplassen du skal til.
2. **ALTIMETER.....SET**
Når du lyttet til ATIS i pkt. 1 fikk du oppgitt QNH. Sett den inn på høydemåleren. Er det ikke ATIS tilgjengelig kan du få QNH oppgitt av ATC.
3. **LANDING LIGHT.....AS REQ.**
Er du på vei inn til en trafikkert flyplass, slår du på landingslys for lettere å bli sett av annen trafikk.
4. **FUEL PUMP.....NO.1**
Når vi starter nedstigningen slår vi på Fuel Pump....ref. "Cruise Checklist pkt. 4".
5. **MIXTURE.....AS REQ.**
Behovet for fueltilførsel til motoren øker ved lavere høyder. Dytt Mixture litt frem før du begynner nedstigningen.
6. **HEADING SYSTEM.....CHECK**
Ref. Cruise Checklist pkt. 6.
7. **FUEL QUANT./BALANCE.....CHECK**
Ref. Cruise Checklist pkt. 5. Har du mest fuel på høyre tank...?
8. **AUTO PILOT.....OFF**
Slå av Auto Piloten før du starter innflygingen.

PRE-LANDING

Denne sjekklisten utføres når vi ligger på downwind i landingsrunden, eller evt. på siste del av innflygingen hvis vi ikke flyr inn via downwind.

1. **LANDING LIGHT.....ON**
Slå på landingslyset.
2. **FUEL PUMP.....NO.1**
Slå på pumpe nr. 1. Dette er en verifisering av samme punktet på forrige sjekkliste.

Expanded Checklist LN-FSA

3. **MIXTURE.....RICH**
Sett mixture helt frem til full rik posisjon.
4. **PRIMER.....LOCKED**
Sjekk at primeren er inne og låst.
5. **ENGINE INSTRUMENTS.....GREEN**
Se over alle motorinstrumentene og sjekk at de er innenfor normal verdi.
6. **MAGNETOS.....BOTH**
Sjekk at tenningsnøkkelen står til BOTH.
7. **FUEL SELECTOR.....RIGHT TANK**
Sett fuel-selector til høyre tank. Har du planlagt riktig skal det være mest bensin på denne tanken.
8. **HARNESS.....TIGHT**
Sjekk at sikkerhetsbeltene er godt festet. Ikke glem passasjerene i baksetet!
9. **CARB. HEAT.....WHEN REDUC. PWR**
Før vi trekker throttle tilbake for innflyging, slår vi på forgasservarmen.

AFTER LANDING

Denne sjekklisten gjøres etter landing. Kan du den ”by-heart” kan du gjøre den mens du taxer, men hvis ikke stopper du opp etter at du har forlatt rullebanen, og tar så frem sjekklisten.

1. **TRANSPONDER.....STBY**
Transponder bruker vi bare i luften. Sett den til standby.
2. **STROBE LIGHTS.....OFF**
Strobe lights bruker vi også bare i luften, så de slår vi også av.
3. **TAXI LIGHT.....AS REQ.**
Har vi behov for taxelys, lar vi landingslyset stå på. Hvis ikke slår vi det av.
4. **CARBURATOR HEAT.....OFF**
Som vi vet skal ikke forgasservarme brukes på bakken. Sett den til OFF.
5. **FUEL PUMP.....OFF**
Etter landing har vi ikke lenger bruk for bensinpumpen så den slår vi av.
6. **FLAPS.....UP**
Ta opp flapsen.

Expanded Checklist LN-FSA

SHUT-DOWN

1. **THROTTLE.....1000 RPM**
Juster turtallet til 1000 RPM.
2. **ELEC. EQUIPMENT.....OFF/SET**
Slå av alt elektrisk utstyr unntatt rotating beacon og intercom. Intercomen er grei å ha på så det går an å kommunisere.
3. **THROTTLE.....800 RPM**
Før vi sjekker at jordingsforbindelsen til magnetene fungerer, reduserer vi turtallet til 800 RPM.
4. **MAGNETOS.....CHECK GROUNDING**
På dette punktet skal vi sjekke at jordingsforbindelsen til magnetene fungerer. Dette gjøres ved å sette tenningen til OFF, for deretter å sette de rett tilbake til BOTH. Hvis jordingen fungerer vil du høre at motoren er i ferd med å stoppe når du setter til OFF.
5. **THROTTLE.....1000 RPM**
Sett throttle tilbake til 1000 RPM.
6. **MIXTURE.....IDLE CUT-OFF**
På dette punktet stopper du motoren. Det gjøres ved å trekke mixture helt tilbake, og dermed stenge for all bensintilførsel til motoren.
7. **ROTATING BEACON.....OFF**
Nå som motoren er stoppet kan vi slå av Rotating Beacon.
8. **MAGNETOS.....OFF/REMOVE KEYS**
Når motoren har stoppet helt, slår du av tenningen og tar ut nøklene. Så lenge motoren ikke går eller vi er ferd med å starte, SKAL nøklene ligge på dashbordet.
9. **MASTER SWITCH.....OFF**
Det siste vi gjør er å slå av hovedbryteren.

Ja da er turen ferdig å det gjenstår bare parkere og RYDDE ETTER SEG i flyet.

Hvis du ikke vet om det er andre som skal bruke flyet etter deg, så setter du flyet på plassen sin. Sett chokes, fest harnessen rundt stikka og knyt flyet fast i loddene. Sørg for at du har tatt med deg alt ditt fra flyet, og hvis det ligger noe søppel og slenger så skader det ikke å ta med seg det også!

FORLAT FLYET I DEN STAND DU SELV ØNSKER Å FINNE DET!