

RFK introduktion til Cessna 152 OH-CAO.

I september 2019 fik RFK Klubfly det finsk indregistrerede og ejede OH-CAO i stalden. Det er Finske Aeropole, hjemmehørende i den meget store hangar mellem hangarvej D og E, der ejer flyet, men flyet står i RFK's egen hangar. Flyet er registreret i RFK systemet, og man kan ved at indtaste OHCAO i systemet lave en Forkortet Flyveplan (strip).

Piloter, som har erfaring på C150/C152/C172, kan familiarisere sig selv. Gør man dette uden assistance fra en instruktør, skal man læse selv POH grundigt, beregne start- og landingsdistance samt lave vægt og balance og gerne besvare den korte questionnaire, som Klubfly har lavet til flyet.

Trods de mange lighedspunkter mellem C172 og C152 er der forskelle, som piloten skal være opmærksom på. C152 er reelt et ultralet fly og har en meget lav vingebelastning. Den er dermed mere følsom for turbulens og windshear. Den er også både mere livlig og mindre stabil end en C172 – mange synes at den derfor er sjovere at flyve. Man kan ikke slippe rattet ret mange sekunder ad gangen. Stall-egenskaberne er ikke så godmodige som C172; en C152 er (ligesom C150) tilbøjelig til at tabe en vinge under stall, og det efterfølgende højdetab kan blive stort. Demonstreret sidevindskomponent er kun 12 knob, som følge af den lave vingebelastning. Og ved taxi i blæst er det vigtigere end ved alle andre fly, at man holder korrekt rorstilling, kører langsomt og er ekstra forsigtig ved sving fra medvind til sidevind. Selv om der er fjedre i krængerorene, så brug altid rorlåsen (handskerummet) før opstart og efter motorstop, når det blæser.

Bemærk at flaps kun må bruges op til og med 85 KT, og at også Va og Vno er ret lave.

Særligt vedrørende OH-CAO: COM1 er en ældre COM/GPS enhed med en ikke særligt intuitiv betjening. Er man ikke dus med den, anbefales det at bruge COM2, som er mere konventionel og også har VOR. Audiopanelet har indbygget intercom og er en nyere digital model. Ingen af radioerne er 8.33 kHz. Stik til headsets sidder i loftet og bag sæderne.

Flyet har fuldt gyropanel og kan dermed flyve IMC, men da der hverken er ILS, DME, ADF eller godkendt GPS, kan det ikke anses for at være udstyret til IFR, og kun marginalt udstyret til nat-VFR. Den ældre GPS skal man ikke regne med hvis man ikke kender den godt.

Der er EGT og et karburatortermometer. Under omdrejningstælleren sidder en Hobbs-tæller, som tæller når motoren kører. Hobbs-tælleren bruges til Klubfly afregning og skal føres i logbogen. Tachotid føres ikke.

I bagagerummet er en ildslukker med trykskala (skal være i grønt) og en fastspændt taske med førstehjælpsudstyr. I lommerne bag på sæderne ligger flyets manual, to redningsveste og en pejlepind, der er kalibreret i liter og et drænglas. Der er ikke headsets i flyet.

Logbogen består af et løsbladssystem i flyets mappe, med en lidt anden udformning end de røde logbøger vi kender. Bemærk bl.a. at tankning skal anføres med liter, og at kun Hobbs-timer anføres, ikke tacho-timer. Bemærk, at den første del af logbogen skal udfyldes inden flyvningen. Fuel carnets til BP og Shell og dokumenter ligger også i mappen.

RFK/huv september 2019