

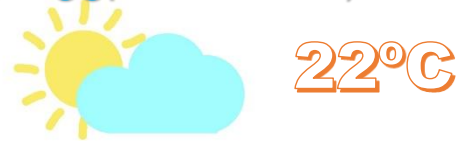


# Sanne Sommer

## “FORGASSER-ISING”

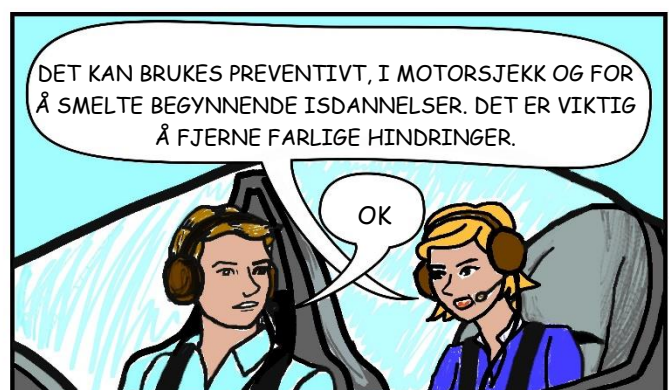
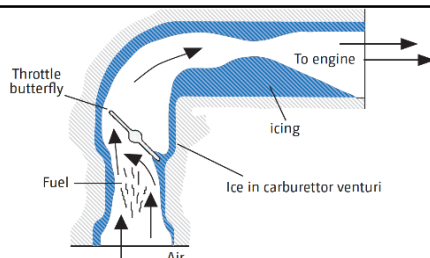


**Luftfuktighet 60%**  
(duggpunkt 14°C)



IS I FORGASSEREN KAN SKJE PÅ EN VARM DAG DER-SOM LUFTFUKTIGHETEN ER HØY. EN TØRR VINTERDAG ER MINDRE RISIKOFYLT ENN EN FUKTIG SOMMERDAG FORDI KALD LUFT INNEHOLDER MINDRE FUKTIGHET.

INNI FORGASSEREN KJØLES FUKTIG LUFT NED MENS DEN UTVIDER SEG OG TREKKER INN DRIVSTOFF. NOE AV FUKTIGHETEN KAN BLI OMFORMET TIL IS.



\* MOGAS = MOTOR GASOLINE. AVGAS = AVIATION GASOLINE.



DER SOM FORGASSER-ISING (CI = CARB ICING) ER SANNSYNLIG. \*

BRUK BARE VARME NÅR DET ER NØDVENDIG FORDI DET REDUSERER MOTORENS YTELSE OG DRIFTSSIKKERHET.

NEDSTIGNING OG INNFLYGING:  
CI ER MYE MER SANNSYNLIG VED REDUSERT KRAFT!  
• FØR OG UNDER REDUSERT KRAFT: HOLD VARMEN PÅ.  
• HVER ~ 500 FOT, ØK MOTORKRAFTEN FOR Å CRUISE, FOR Å SIKRE AT KRAFTEN GJENOPPRETTES.

CRUISE:  
• UNNGÅ SKYER I STØRST MULIG GRAD.  
• OVERVÅK MOTOREN FOR CI-SYMTOMER.  
• TA EN MOTORSJEKK \*\* HVERT 10 MIN, OG BRUK FORGASSERVARME\*\*\*

\* SJEKK FLYETS POH ELLER AFM FOR RIKTIGE PROSEDYRER. \*

\*\*\*ISSMELTEDNDE FORGASSERVARME

FORGASSERVARME PÅ FULLT.

SLÅ DEN DERETTER AV.

\*\*MOTORSJEKK ETTER FORGASSERVARME PÅ/AV

SJEKK RPM/MAP\*\* \*VARIABEL PROPELL

FORGASSERVARME PÅ

RPM VIL FØRST AVTA.

EN SISTE ØKNING I RPM BETYR AT DET ER IS DER.

SLÅ DEN SÅ AV.

ETTER

HVA ER SIGNALENE PÅ EN KRITISK CI?

REDUSERT MOTOR-KRAFT OG EN MOTOR SOM GÅR URENT.

FORGASSERVARME PÅ. IKKE TENK PÅ AT RPM FALLER.

BEHOLD HØYERE MOTORSETTING. LAND SÅ FORT SOM MULIG.

ETTER-SJEKK:

LA VANN RENNE FRA DRIVSTOFFTANKEN.

SJEKK FORGASSERVARMEREN MED JEVNE MELLOMROM

DU FINNER MER DETALJERT INFORMASJON HER:

[https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EGAST\\_GA5-Piston-Engine-Icing-final.pdf](https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EGAST_GA5-Piston-Engine-Icing-final.pdf)