



# Sunny Swift

## “Umuligt drej”

SUNNY OG MOHAMMED, SOM ER ELEV, HOLDER I VENTEPOSITION OG ER KLAR TIL KØRE IND PÅ BANEN FOR AT STARTE

DET ER ESSENTIELT AT FORBEREDE SIG PÅ STARTEN MED EN KORT BRIEFING, HVOR DEN NORMALE PROCEDURE SAMT BESLUTNINGSPROCESSEN VED MOTORBORTFALD BLIVER OPFRISKET

HVIS MOTOREN STOPPER UNDER STARTLØBET, LUK FOR GASSEN OG BRÆMS

SCREEEECH

I DEN FØRSTE DEL AF STIGNINGEN ER DER MEGET LIDT TID, REDUCER INDFALDSVINKLEN ØJEBLIKKELIGT VED AT SÆNKE NÆSEN, FORTSÆT LIGE FREM, HOLD FARTEN OG PRØV AT UNDGÅ FORHINDRINGER. BRUG DEN TILBAGEVÆRENDE BANE OM MULIGT

PRØV ALDRIG AT VENDE TILBAGE MOD PLADSEN. HUSK AT REAKTIONSTIDEN EFTER EN MORORFEJL ER KRITISK. DU KAN NEMT MISTE FART OG STALLE. MOTORENS TILSTAND OG FOCUS PÅ AT HOLDE FARTEN ER DET VIGTIGSTE!

HVIS MOTOREN KVITTER MELLEM 2000 OG 3000 FOD ER DER LIDT MERE TID, MEN IKKE NOK HØJDE OG ENERGI TIL AT NÅ TILBAGE TIL FLYVEPLADSEN.

SOM FØR, REDUCER INDFALDSVINKLEN: FORSØGTIGT MEN HURTIGT, SKUB PINDEN FREM. SE FREMAD FOR AT FINDE DET MEST EGNED EOMRÅDE. UNDGÅ AT DREJE MERE END 15 GRADER TIL SIDERNE.

DU SKAL VÆRE FORBEREDT, OG PÅ FORHÅND VIDE, HVILKE NØDLANDINGSMULIGHEDER DU HAR I UDFLYVNINGSRETNINGEN

OVER ET MINIMUMM PÅ 2/3 000 FT AGL, KAN DU OVERVEJE AT VENDE TILBAGE TIL FLYVEPLADSEN. MEN ER DET EN GOD IDE? FLERE FAKTORER KAN BIDRAGE TIL ET UMULIGT DREJ!

DET KAN VÆRE MEGET KRÆVENDE AT HOLDE FARTEN OG VENDE TILBAGE MOD FLYVEPLADSEN. TIDEN SKAL BRUGES TIL AT CHECKE "FUEL VALVE OPEN, BOOSTER PUMP ON", SKIFTE TANK ... OG PRØVE PÅ AT FÅ STARTET MOTOREN IGEN OM MULIGT.

LAD OS STIGE TIL 5000 FOD FOR AT LAVE AIRWORK

I EN HØJDE AF 5 000 FT AGL ER DER EN GOD MARGIN TIL AT GÅ I TOMGANG OG SIMULERE EN MOTORFEJL.

FARTEN ER FOR LAV, SÆNK NÆSEN!

VI SÆNKER NÆSEN, HOLDER DEN KORREKTE NÆSESTILLING OG HOLDER FARTEN.

SÆNK NÆSEN! HOLD 80 KTS

90° GRADER UDFØRT, HØJDETAB: 570 FT.

180° DREJ, 1 070 FT TABT

225° DREJ UDFØRT IND MOD PLADSEN. HØJDETABET ER 1 320 FT

HAR DU LYST TIL AT STIGE OG PRØVE IGEN MED EN MINDRE RADIUS?

OK, VI PRØVER IGEN...

RUNWAY

**DU SKAL DERFOR IKKE SKAL FORSØGE AT DREJE TILBAGE UDEN EN GOD HØJDEMARGIN**

-MED STANDARD "TURN RATE" (3°/S, RATE 1°) MISTEDE VI 1 320 FT. MED EN KRÆNGNING PÅ 45° (RATE 3°) OG EN ØJEBLIKKELIG REAKTION, MISTEDE VI 350 FT. DENNE 1.4 G MANØVRE VAR MEGET KRÆVENDE

ET AKTUELT MOTORSTOP VILLE SKABE MERE MODSTAND END VORES SIMULATION I TOMGANG. DER VAR HELLER INGEN VIND ELLER TRAFIK I DAG. TYPISK, ER VI NØDT TIL AT TILFØJE 4 SEKUNDER TIL AT FORSTÅ AT VI HAR EN MOTORFEJL. DET ER REALISTISK AT DET RIGTIGE HØJDETAB VIL VÆRE MEGET HØJERE

-ADVARSEL: HØJERE KRÆNGNING VED LAV FART ØGER RISIKOEN FOR AT STALLE!

Bank Angle	Stall Speed	Increase (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE  
From FAA-P-8740-44

DU FINDER MERE INFORMATION PÅ:

PILOT THOUGHTS:  
[http://www.maxtrescott.com/max\\_trescott\\_on\\_general\\_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html](http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html)

SEND VENLIGST DINE IDEER OG KOMMENTARER

EMAIL [generalaviation@easa.europa.eu](mailto:generalaviation@easa.europa.eu)

JOIN THE GA COMMUNITY!  
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

ALL SUNNY SWIFT ISSUES AND SUBSCRIPTION  
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>