

Maj 2016

RIKSNÄV

Sjöbo Flygklubb

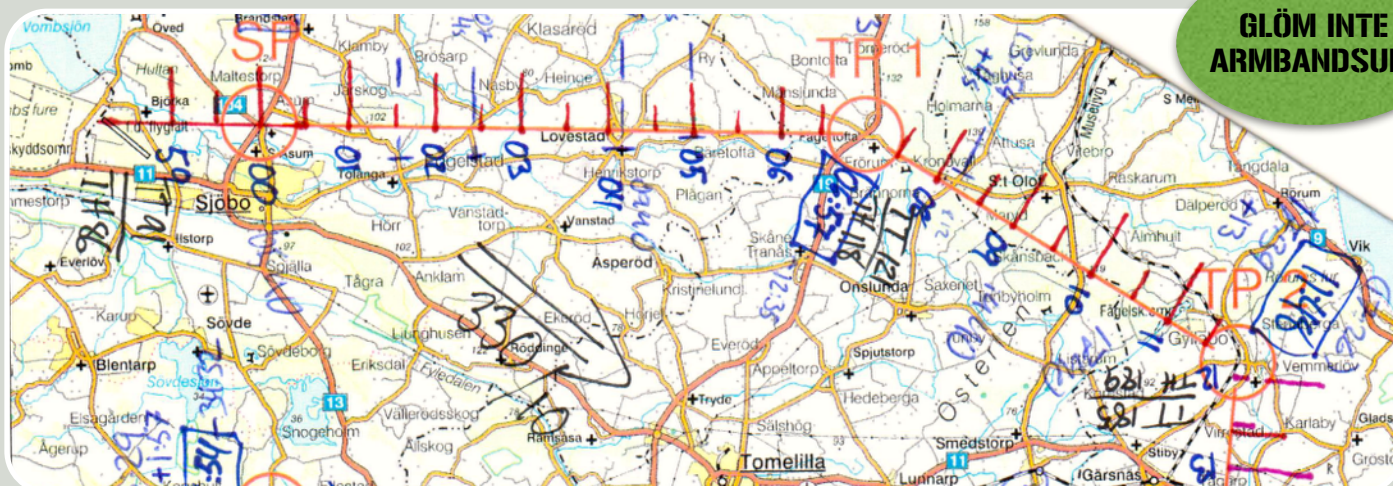
Kontakt:

Joakim Mårtensson

0708-166 113

riksnav@sjoboflyg.se

**GLÖM INTE
ARMBANDSUR!**



INTRESSERAD AV RIKSNÄV, MEN ALDRIG PROVAT FÖRUT?

Inför Sjöbo Flygklubbs första tävling under 2016, märker jag att ganska många är intresserade - men har aldrig provat Riksnäv tidigare.

Med det i åtanke tänkte jag dela med mig av det jag lärt mig i ämnet. Men jag medger samtidigt att jag långt ifrån är en expert i ämnet - jag har själv precis börjat med Riksnäv... Så ta det jag skriver med en nypa salt, och var inte rädd för att prova egna grepp!

Inför vår tävling kommer jag att lägga upp ett antal "artiklar" på vår Facebooksida. Indelningen är lite flytande förstås, men i grova drag bör det bli dessa:

- Regler / Förberedelser / Planering
- Prylar & Tillbehör
- Flygningen
- Resultat / Analys
- Efter tävlingen



RIKSNÄV

FLYGNINGEN

Nu har vi äntligen kommit fram till det absolut roligaste momentet - själva flygningen!

Har man flugit mycket med karta, så har man bra koll på att det inte alltid känns som kartan stämmer med det man ser på marken. Och det är inte säkert att den gör det, kartan är trots allt en mycket förenklad bild av allt som finns ute i geografin!

Men innan dess ska vi givetvis komma iväg först... När ska man gå ut till flygplanet? Börja med att, redan innan tävlingen, tänka igenom hur lång/kort tid det brukar ta för dig att gå igenom checklistan. Är det fortfarande i början av säsongen, kanske du ska lägga till någon minut? Du bör ju redan innan du preparerade kartan i klubbstugan, ha gjort daglig tillsyn och fixat det du kan - men en extra runda runt flygplanet innan du sätter dig är ju inte fel. Det kommer trots allt att vara ett par flygplan i rörelse under dagen, och någon kan ju ha stött emot!

Flyger du som nummer två i flygplanet blir det lite mindre tid åt dig kanske, även om vi i startordningen räknar med att planet ska stå på marken i en halvtimme innan nästa start. Nu ska du justera in stolen och sätta din egen utrustning på plats. Det går givetvis bra att synka detta med piloten som flög innan dig. Glöm inte att tvätta rutorna mellan flygningarna.

Hur vi gör med tankning av Sjöbo Flygklubbs flygplan under tävlingsdagen kommer vi att ta med piloterna dagen innan, men troligtvis (beroende på hur många vi blir) börjar vi på full tank och lägger till en extra halvtimme för tankning efter den tredje flygningen. Våra gäster synkar detta bäst själva, men vill ni att vi lägger in en extra paus för tankning är det förstås bra att få reda på detta dagen innan!

Nu har du fått snurr på propellern och gjort motoruppkörning, och det börjar bli dags att dra på! Som jag sagt tidigare, så är det en skillnad mot Precisionflygtävling att i Riksnavigation får man dra på

innan starttiden som du fått i tidtabellen. Men skänk det en tanke, om du verkligen behöver jäkta till startpunkten? Tiden mellan starttid och startpunkt är till stor del en skrivbordsprodukt. Tiden är samma för alla och satt efter vad det bör ta för att nå startpunkten i 75 knop (för vår tävling), så förmodligen lite i överkant för en PA28 och i underkant för en gyrokopter.

När du närmar dig startpunkten gäller det att inte korsa den för tidigt, om du måste cirkla bort någon sekund/minut på klockan innan start. Tänk på att "startlinjen" är 2 NM bred... Det är inte så att tiden börjar räknas från det du passerar starten, utan du har fått en starttid som måste hållas! Har du sedan kartprepareringen förlängt första benet innan start, har du nu ett par minutstreck att använda till att "malla in" dig inför start - så du träffar startpunkten med rätt fart och i rätt tid. Passa på att synka gyrot om du kör med ett sådant.

Nu gäller det att verkligen hålla koll - både neråt, utåt och på klockan. Vägar och järnvägsspår som korsar banan nära vinkelrätt är bra att ta tiden emot. Tänk dock på att en del järnvägsspår på Österlen inte är elektrifierade, så du inte letar efter kontaktledning. Och är det ett dressinspår kan banvallen vara ganska igenväxt... Till skillnad mot Precisionstävlingar, har vi inga foto- eller dukmål - utan du kan fokusera helt och hållet på navigationen.

Skulle nu inte den där vägen du letar efter vara i närheten av ett minutstreck, gäller det att interpolera. Det är för övrigt något du kan öva på redan hemma, så blir det lite lättare i cockpit. Börjar du halka efter, så tänk inte att det är "good enough" utan elda på istället tills du ligger rätt i tid igen! Samma tänk om du ligger före - dra av lite tills du är rätt igen. Tänk dock på att inte göra för stora S-svängar för att bränna tid - svänger du mer än 90° från banan, under mer än fem sekunder, blir det prickar! Bättre att sänka farten och vänta.

Du vet väl att det finns minst två hemliga tidkontroller på varje ben?

RIKSNÄV

Och glöm för allt i världen inte att hålla koll utåt! Vi flyger i okontrollerad luft och det är DITT ansvar som pilot att undvika kollisioner, oavsett om du tävlar eller inte!

Men det är tillåtet att ha med passagerare under en Riksnavigationstävling, så du kanske kan få lite hjälp med att leta efter flygplan eller med navigeringen!

När det gäller radion, är det upp till dig om du vill stanna på fältfrekvensen, och passa Sweden, eller tvärtom.

Börjar du glida ifrån korridoren du har att flyga i (± 1 NM), gäller det att ta sig tillbaka så fort man märker det. Det kan vara lite irriterande att passera en tidkontroll på exakt rätt tid, men utanför banan (100 prickar). Första gångerna man flyger är det förstås sånt som händer, så försök leta upp någon rejäl "puck" mitt på benet att flyga mot och när du är framme där tar du sikte på brytpunkten. Har kartan flyghinder inritat (som vindkraftverk), kan du använda det - men det är inte alla kartor som har det...

Håll även koll på din höjd över marken under din flygning. På en del ställen har vi kontrollerad luft ovanför oss, och det vill vi givetvis inte flyga in i. Skulle du göra det ändå, så skickar du väl in en ASR-rapport till Transportstyrelsen? Välj en höjd över marken på mellan 800-1000 fot och försök att hålla den under hela banan. Du kommer att ha nytta av att ha samma siktvinkel mot marken längre fram!

Efter ett par ben kommer du att få bättre flyt i navigeringen, och kanske även lite mental reservkraft som du kan använda till annat. Då kan du roa dig med att välja ett siktmärke fram på motorhuven, och ett i geografin bakom. Hur lång tid tar det nu för punkten på marken att "färdas" från motorhuv tills den försvinner rakt under dig (eller hjulet eller vingen)? Kom ihåg din höjd över marken och din groundspeed, så har du nu ett bra sätt att passera brytpunkterna med precision. Du ska givetvis tänka på att det tar olika lång tid, beroende på din groundspeed!

Nu närmar du dig snart slutpunkten, och beroende på vilken bana du flyger kan det vara bra att redan nu ha en idé om var fältet ligger. När du väl passerat slutpunkten kan du andas ut en stund innan du börjar bege dig mot fältet igen. Det finns en tid planerad för när du bör vara nere på backen igen, men på samma sätt som med tiden fram till startpunkten är det en ren skrivbordsprodukt. Den används i detta fallet bara till att planera när nästa pilot kan använda flygplanet.

När du närmar dig fältet gäller det att vara extra uppmärksam. Det är troligtvis många flygplan igång under tävlingen, och det kan vara så att där ligger andra i varvet. Du bör även vara lite extra skärpt när du ska landa eftersom du varit fokuserad så länge på navigationen, och nu redan är framme i klubbstugan mentalt med kaffekoppen i hand...

Är det någon annan som ska flyga efter dig, fixar du förstås till så gott du kan innan du tar med dina prylar och GPS-loggern in till klubbstugan.

I nästa del ska vi titta lite på hur vi använder det vi har loggat, för att du ska få ditt resultat av flygningen - och kanske även få en bild av hur du flugit för att kunna bli bättre!



Denna artikel upplagd på www.sjoboflyg.se

2016-05-03

Version 1