



Tekniska frågor på Cessna 206 samt några av mer operationell karaktär

Certifikat Nr. Namn:

Datum:

1. Beskriv kort hur du utför daglig tillsyn?
2. Hur mycket användbart bränsle har du med fulla tankar?
3. Hur många dräneringspunkter finns?
4. Under vilken bränslenivå bör du undvika långa okoordinerade svängar där risk finns för otillräcklig bränsletillförsel och vilken maxtid ska du inte överskrida i sådan sväng?
5. Beskriv kort bränslesystemets uppbyggnad.
6. Beskriv funktion och handhavandet av Auxiliary Fuel Pump.
7. Vilken är minsta respektive maximal oljenivå före start?

8. Vilken spänning (volt) ger den motordrivna alternatorn?

9. Beskriv procedur för start av kall respektive varm motor.

10. Maxvarv vid taxning på vatten som ej bör överskridas?

11. Hur görs motorchecken efter start av motor och innan pådrag?

12. Vad kan en indikation på uteblivet varvtalsfall vid magnetcheck tyda på?

13. Vilka klafflägen finns och vilken används för start?

14. Vid pådrag märker du att varvet inte når mer än till 2500 RPM. Vilka är dina åtgärder?

15. Du startar under blekeförhållanden. Vilka risker anser du finns under dessa förhållanden jmf med normalvindsstart.

16. På vilken höjd tar du in klaffen och vid vilken fart?

17. Stigfart Vclean och vilken stigeffekt (ingastryck, rpm);
18. Du stiger till 2500 FT och vill använda ca 60% uttagseffekt. Vilken blir din inställning?
19. Vid förberedelse för landning går inte klaffen ut. Vilka är dina åtgärder?
20. Vilken fart har du på finalen med normalt klaffläge?
21. Vid bleke gäller speciellt förfarande med fart/klaff/sjunhastighet. Ange värden.
22. Ange nödåtgärder om motorn stannar men propellern fortsätter att rotera
23. Åtgärder vid motorstopp under respektive över 500 FT.
24. Åtgärd om generatorn slutar att ladda.
25. Ange principer för segling.

26. Vilken är maximal startvikt?

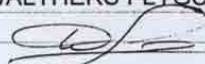
27. Ange tillåtet TP område? (kräver tillgång till balansdokument eller tabell sidan 5)

28. Räkna ut TP läget med följande information. (kräver tillgång till balansdokument i samlingspärmen eller tabell sidan 5).

- a) Pilot 80 kg
- b) Pax fram 90 kg
- c) Pax mellan 60 kg
- d) Pax mellan 95 kg
- e) Bränsle 200 Liter

Är flygningen inom godkända värden TP och Viktmässigt?

29. Start och landningsberäkning diskuteras i samband med utcheck.

Kontroll av lastfördelning			
	LN-TSG	Cessna U206	S/N U206-0388
		Flottörer	PeeKay B3500
Baktung			
	Vikt kg	Momentarm cm	Massmoment kg.cm
Grundtomvikt inkl olja	1117,0	94,9	106036
Förare	85,0	91,0	7735
Passagerare fram	0,0	91,0	0
Passagerare mellan	180,0	175,0	31500
Passagerare bak	155,0	254,0	39370
Vikt utan bränsle	1537,0	120,1	184641
Bränsle (max 170 kg)	51,0	122,0	6222
Totalt	1588,0	120,2	190863
Tillåtet tp-läge	vid 1588 kg:	97,8 - 120,4 cm	
Framtung			
	Vikt kg	Momentarm cm	Massmoment kg.cm
Grundtomvikt inkl olja	1117,0	94,9	106036
Förare	110,0	91,0	10010
Passagerare fram	110,0	91,0	10010
Passagerare mellan	0,0	175,0	0
Passagerare bak	0,0	254,0	0
Vikt utan bränsle	1337,0	94,3	126056
Bränsle (max 170 kg)	20,0	122,0	2440
Totalt	1357,0	94,7	128496
Tillåtet tp-läge	vid 1357 kg:	91,4 - 120,4 cm	
Tp-begränsning			
86,4 - 120,4 cm vid 1179 kg och lägre			
97,8 - 120,4 cm vid 1588 kg			
Rätlinjig förändring mellan dessa värden			
Lastinstruktion			
Tyngdpunktsläget håller sig inom tillåtna gränser vid normal lastning, men främre säten bör dock lastas först.			
Eftersom flygplanets grundtomvikt är hög på PeeKay B3500-flottörer är max tillsatsvikt (vikt för bränsle, förare, passagerare och bagage) begränsad till endast 471 kg. Med fulla tankar innebär detta max 300 kg för förare, passagerare och bagage.			
Umeå 040902			
WALTHERS FLYGSERVICE			
			
Tom Gunnarsson			
WALTHERS FLYGSERVICE JAR-145 LFV-S 038			