



EXPANDED CHECKLIST



LN-FOB

EMERGENCY



EXPANDED CHECKLIST

INNHOLD

REVISJONSLISTE	4
1. Generelt om bruk av sjekklister	5
2. ENGINE FAILURE IN FLIGHT	8
1. Memory procedure (PERFORM)	8
2. Glide speed (85 MPH)	8
3. Carburettor heat (ON)	8
4. Fuel pump (ON)	9
5. Master (ON)	9
6. Mixture (RICH)	9
7. Primer (LOCKED)	9
8. Magnetos (BOTH)	9
9. Fuel selector (CHANGE TANK)	9
11. Mayday call	9
12. ELT (ON)	10
13. Fuel selector (OFF)	10
14. Mixture (CUT-OFF)	10
15. Magnetos (OFF)	10
16. Electrical equipment (OFF)	10
17. Radio (one) (ON)	10
18. Seat belts (FASTEN)	11
19. Master (OFF)	11
20. Door (OPEN)	11
3. ENGINE FIRE IN FLIGHT	12
1. Fuel selector (OFF)	12
2. Mixture (CUT-OFF)	12
3. Magnetos (OFF)	12
4. Cabin heat/air (CLOSE)	12
5. Head for emergency field	12
6. Mayday call	13
7. ELT (ON)	13
8. Electrical equipment (OFF)	13
9. Radio (one) (ON)	13
10. Seat belts (FASTEN)	13
11. Master (OFF)	13
12. Door (OPEN)	14
4. ENGINE FIRE ON GROUND	15
1. Continue cranking	15
2. Throttle (1700 RPM)	15
3. Run engine (3 MIN)	15



EXPANDED CHECKLIST

4.	Shutdown.....	16
5.	Throttle (FULL)	16
6.	Mixture (CUT-OFF)	16
7.	Fuel selector (OFF).....	16
8.	Magnetos (OFF)	16
9.	All switchees (OFF).....	16
10.	Evacuate aircraft & extinguish fire.....	16
5.	ALTERNATOR FAILURE IN FLIGHT	17
1.	Electrical load (REDUCE).....	17
2.	Circuit breaker (CHECK).....	18
3.	Alternator switch (OFF then ON)	18
4.	Alternator switch (OFF)	18
6.	ELECTRICAL FIRE IN FLIGHT	19
1.	Master (OFF)	19
2.	Radios & transponder (OFF)	19
3.	Magnetos (ON)	20
4.	All other switches (OFF).....	20
5.	Cabin air/heat (CLOSE)	20
6.	Fire extinguisher (ACTIVATE).....	20
7.	When fire is out (VENTILATE)	20
8.	Mayday call	20
9.	Land as soon as possible	21
10.	Master (ON).....	21
11.	Circuit breakers (CHECK)	21
12.	Radio/el. equipment (AS REQUIRED).....	21
13.	Master (OFF)	22
14.	Door (OPEN)	22



EXPANDED CHECKLIST

REVISJONSLISTE

Revnr: Endringer:

Dato:

0

1

2

3

4

5 Første utgave av expanded checklist emergency. 28.04.23
Fjernet "Cabin fire" fra sjekklisten. Endret layout
for enklere å identifisere scenarioene på
sjekklisten (Engine fire, engine failure etc.. røde
rammer). Endret layout på «IF» punktene (gule
rammer).



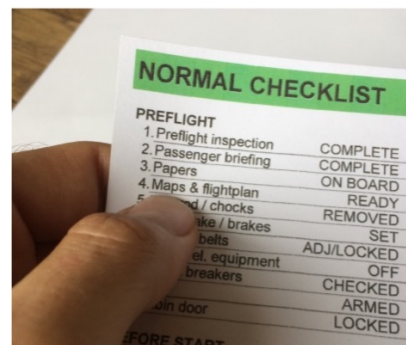
EXPANDED CHECKLIST

1. Generelt om bruk av sjekklister

En sjekkliste er et viktig verktøy vi har i flyet for å sikre at vi har husket det som er viktig for å kunne gjennomføre en trygg og sikker flytur. Man trenger sjekklister for normale prosedyrer og nødprosedyrer og vi i Harstad flyklubb har derfor en "Normal checklist" (grønn farge) og en "Emergency checklist" (rød farge). Det er stor forskjell om man flyr mange 100 timer i året eller noen få og det er også forskjellig erfaringsnivå om man lever av å fly eller har det som hobby. Derfor er det viktig med en god og balansert sjekkliste som er informativ nok for den som flyr lite, samtidig som den ikke blir altfor lang men fanger opp de aller viktigste punktene i de forskjellige fasene av flygingen.



Sjekklistene til LN-FOB finner du i sidelommen på venstre side i cockpit rett ved stikka. Det anbefales at sjekklistene holdes i én hånd mellom tommel og resterende fingre, mens den andre hånden er fri til å skru på brytere eller gjøre andre oppgaver som står i sjekklisten. Man starter med å lese overskriften på sjekklisten (eksempel: "Start engine checklist").



Deretter leser man hvert punkt på sjekklisten og kvitterer med det som står til høyre for punktet på sjekklisten. Kriteriet i hvert punkt skal være korrekt oppfylt før man kvitterer med at det er gjort. Når ett punkt er lest og gjort, flyttes tommel ned til neste punkt på sjekklisten før man leser dette punktet. Da har man til enhver tid oversikt over hvor langt man var kommet på sjekklisten om noe skulle ta oppmerksomheten bort (melding fra tårnet, spørsmål fra passasjerer osv.). Det anbefales også at man leser sjekklistene høyt. Mennesker har en tendens til å lettere huske ting som er sagt høyt, og på denne måten gjør man seg selv mer oppmerksom på hvor langt man er kommet på sjekklisten om man blir distraheret. I en skolesituasjon med instruktør er det påkrevd at listene leses høyt, slik at man sikrer at både elev og instruktør er med i "loopen" og har samme virkelighetsoppfatning. Når en sjekkliste er gjennomgått og alle punktene er oppfylt avslutter man sjekklisten ved å lese overskriften på sjekklisten + frasen "complete"



EXPANDED CHECKLIST

(eksempel; "Start engine checklist, complete"). Når en sjekkliste er avsluttet legges tilbake sidelommen på venstre side.

NB! Skulle man noen gang iløpet av en sjekkliste bli så forstyrret at man er nødt å legge den i fra seg, skal sjekklisten legges en "suspicious place" (eksempel; på toppen av dashboardet, i klem mellom dashboardet og sidevinduet) slik at man husker på at sjekklisten ikke er ferdig. En sjekkliste skal kun legges i sidelommen på venstre side av cockpit når den er ferdig og kvittert med frasen "complete".

SPESIELT FOR EMERGENCY SJEKKLISTENE

I luften kan en emergency være kritisk, derfor er de aller fleste emergency sjekklistene merket «IN FLIGHT». Den eneste «ON GROUND» sjekklisten er «ENGINE FIRE ON GROUND» hvor man forsøker å få slukket flammene i motoren for å begrense skade på motor og at man ikke ønsker en eventuell brann skal spre seg. I alle andre scenarioer på bakken må man bruke hodet og forsøke å slukke brannen. For eksempel ved elektrisk brann på bakken handler det jo bare om å slå av alle bryterne og forsøke å slukke om brannen ikke dør ut av seg selv. Det samme gjelder om det er et eller annet som begynner å brenne i kabinen når man står på bakken. Da handler det om å finne hva som brenner og forsøke å slukke det. Det aller viktigste ved brann på bakken er å komme seg i sikkerhet om situasjonen skulle bli kritisk.

Det er spesielt 2 scenarioer vi frykter når vi opererer fly, og spesielt en-motors småfly.

1. Motorstopp
2. Brann

En god teknisk forståelse og repetisjon av punktene på sjekklisten er bra for å være forberedt om det skulle skje. Tanker rundt eventuell elektrisk brann for eksempel? Jevnlig trening på simulert motorstopp (med fokus på forsøk å restarte motor og vurdere hva kan være årsak til motorstopp) og nødlanding i terreng er gull verdt i tilfelle noe slikt skulle skje. Heldigvis er sannsynligheten for at noe sånt skal skje ekstremt sjelden og de fleste opplever aldri en hendelse iløpet av sin pilotkarriere.

«Engine failure»-sjekklisten inneholder en «memory procedure» som vi skal kunne utenat. Det er samme «flow» fra høyre mot venstre i cockpit som på «Landing checklist», foruten å sjekke setebeltene og brakes.



EXPANDED CHECKLIST

MEMORY PROCEDURE

1. *Carburettor heat ON*
2. *Landing light ON*
3. *Fuel pump ON*
4. *Master ON*
5. *Mixture RICH*
6. *Primer LOCKED*
7. *Magnetos BOTH*
8. *Fuel selector FULLEST TANK*

Denne gjøres med en gang motoren er i ferd med å stoppe, slik at man forsøker å få den i gang igjen om det er mulig. Deretter tar man frem sjekklisten og verifiserer. Alle andre «emergency checklist» er «READ & DO».

Det er to ting som er spesielt viktige i en emergency hvor stress er en faktor;

1. vær helt sikker på at man har korrekt sjekkliste før man går i gang med punktene
2. vær sikker på at man gjør hvert punkt korrekt. For eksempel at man setter bryteren i «OFF» der det står «OFF»

Sjekklistene gjøres ved at man leser et punkt av gangen og gjør det som står på det punktet. I en emergency hvor tiden kan være kritisk, er det mindre viktig at man kvitterer med frasen «checklist complete» når man har gått igjennom punktene, men som nevnt er det ekstremt viktig at man dobbeltsjekker at man har korrekt liste før man starter på den.

Uavhengig av nødsituasjonen befinner seg i er ALLTID første prioritet:

FLY FLYET

Det nytter ikke å forsøke å slukke en brann om man går inn i en stall, eller krasjer i en fjellvegg. Alltid fly flyet først!



EXPANDED CHECKLIST

2. ENGINE FAILURE IN FLIGHT

Denne sjekklisten gjøres ved at man først gjør «memory procedure» (som man skal kunne utenat) og etablerer «best glide speed 85 MPH». Deretter tar man frem denne sjekklisten og starter på toppen og leser igjennom. Punktene 1-10 er en verifisering for å se at man har fått med seg alt i tillegg til at man gjør enda et forsøk på å starte motoren. Punkt 11-18 er «read&do» og går på å sikre flyet før en nødlanding. Punkt 19 og 20 er «read & do» og gjøres DERSOM man må nødlande i terreng. Dersom man lander på en flyplass, flystripe beregnet for landing, trenger man ikke gjøre disse. Eksempel er om man lander på Harstad/Narvik lufthavn er det dumt å slå av Master-bryteren (punkt 19) da man kommer til å trenge å kommunisere med tårnet etter landing.

1. Memory procedure (PERFORM)

1. Carburettor heat ON
2. Landing light ON
3. Fuel pump ON
4. Master ON
5. Mixture RICH
6. Primer LOCKED
7. Magnetos BOTH
8. Fuel selector FULLEST TANK
9. Starter ENGAGE

2. Glide speed (85 MPH)

Normalt cruiser vi på ca 105 MPH, så om man drar litt i stikka når man forstår at motoren er på tur å stoppe kan man fort tjene et par hundre fot. Det er dog sekundært fokusområde da det aller viktigste er å gjøre flowen sin for å kanskje forhindre at motoren stopper helt, og holde høyde inntil man når glide speed før man starter nedstigning.

RESTART

3. Carburettor heat (ON)



EXPANDED CHECKLIST

Sett carburettor heat til ON i tilfelle årsaken til motorstopp er ising.

4. Fuel pump (ON)

Sett fuel pump ON i tilfelle motorstans er forårsaket av svikt i den mekaniske drivstoffpumpen, eller har for lavt trykk av andre årsaker.

5. Master (ON)

Sjekk at begge master bryterne står i ON.

6. Mixture (RICH)

Sjekk at mixture-spaken står helt forover i RICH-posisjonen, slik at motorstans ikke er forårsaket av for lite drivstofftilførsel.

7. Primer (LOCKED)

Sjekk at primeren står i locked posisjonen.

8. Magnetos (BOTH)

Sjekk at magnetene står i BOTH slik at man er sikker på at tennpluggene får gnist.

9. Fuel selector (CHANGE TANK)

Bytt til den andre tanken i tilfelle feilen ligger i blokkerte drivstoffslanger, tom tank eller andre ting som gjør at drivstoffet ikke kommer til motoren fra den tanken.

10. Starter (ENGAGE)

Forsøk å starte motoren med nøkkelen

IF NO START

11. Mayday call

Kall mayday til ATC-frekvensen du er på. En mayday-call kan senere kanselleres om man skulle få start på motoren før man lander, så det er greit å få varslet ATC så de kan sette



EXPANDED CHECKLIST

igang redningshjelp så tidlig som mulig. En Mayday kan alltid kanselleres om man får motoren igang igjen, så ikke vær redd for å bruke Mayday når man er i en nødsituasjon hvor man trenger hjelp. Om man har tid kan man sette transponderkode 7700, men det er viktigere å gjøre flere forsøk på å starte motoren enn å sette transponderkode. Første prioritet er alltid å fly flyet!

SECURE

Når man har besluttet at en motorstart ikke er mulig og en nødlanding er uungåelig starter man på SECURE-delen av sjekklisten. Denne skal gjøre at flyet er klart for nødlandingen.

12. ELT (ON)

Sett ELT-bryteren i ON, slik at man er sikret at den sender i tilfelle den ikke utløser automatisk ved nødlanding.

13. Fuel selector (OFF)

Sett fuel-selector i OFF-posisjonen.

14. Mixture (CUT-OFF)

Trekk mixture-spaken helt tilbake til CUT-OFF-posisjonen.

15. Magnetos (OFF)

Slå av begge magnetene.

16. Electrical equipment (OFF)

Slå av alt elektrisk utstyr foruten 1 radio (for å kunne kommunisere med flygelederen så lenge som mulig).

17. Radio (one) (ON)

Slå på 1 radio (om man har slått den av under punktet «electrical equipment») for å kunne kommunisere med ATC så lenge som mulig.



EXPANDED CHECKLIST

18. Seat belts (FASTEN)

Alle som er i flyet må feste setebeltene og stramme godt. Er det skråbelter tilgjengelig må disse også benyttes.

IF landing in terrain;

SHORT FINAL

19. Master (OFF)

Slå av begge de røde master-bryterne, slik at all strøm er koblet fra i tilfelle brann etter nødlanding.

20. Door (OPEN)

Åpne døren i flyet for å unngå at døren bli sittende fast ved en deformasjon av flyskroget etter nødlanding.



EXPANDED CHECKLIST

3. ENGINE FIRE IN FLIGHT

Denne sjekklisten skal hjelpe oss å få slukket en motorbrann i luften. Her må man ta en vurdering som fartøysjef før man setter i gang. Dersom man akkurat har tatt av og er i lav høyde, kan det være smart å la motoren brenne for å beholde motorkraft for å få litt høyde for en retur til avgangsplassen. Når man har nok høyde til å snu og lande kan man starte på sjekklisten. Det samme er om man er over hav og trenger motorkraft for å komme nærmere land. Her er det også viktig å vurdere om brannen kan ha fatale konsekvenser for personene ombord. I så tilfelle bør man starte på sjekklisten så snart som mulig og nødlande i vannet. Det er flere ulike situasjoner som kan oppstå, og det er ikke mulig for fartøysjefen å ha tenkt ut alt på forhånd. Her er det viktig å tenke seg om noen sekunder før man hopper til med sjekklisten.

1. Fuel selector (OFF)

Sett Fuel-selector i OFF.

2. Mixture (CUT-OFF)

Trekk mixture-spaken helt tilbake til CUT-OFF-posisjonen.

3. Magnetos (OFF)

Slå av begge magnetene.

4. Cabin heat/air (CLOSE)

Slå av cabin heat med spaken på høyre side av dashboardet, lukk spjeldene på midtkonsollen på gulvet og lukk friskluftsventilene på gulvet ved ytterveggene av kabinen. Dette for å hindre at det kommer røyk inn i kabinen.

5. Head for emergency field

Fly mot egnet sted for å nødlande. Om egnet sted er langt unna kan det hende man må starte med å fly på «best glide speed (85 MPH)» for å nå frem. Dersom brannen ikke er



EXPANDED CHECKLIST

slukket kan det hende man må øke farten for å blåse ut flammene. Her må man gjøre en vurdering ut ifra situasjonen. Er det alvorlig brann må man kanskje gjøre en nødlanding på et mindre egnet sted, i bytte mot å klare å slukke brannen ved å øke farten.

6. Mayday call

Kall mayday til ATC-frekvensen du er på, slik at man får varslet flygelederen så de kan sette i gang redningshjelp så snart som mulig. Om man har tid kan man sette transponderkode 7700, men det er viktigere å gjøre flere forsøk på å slukke motorbrannen enn å sette transponderkode. Første prioritet er alltid å fly flyet!

7. ELT (ON)

Sett ELT-bryteren i ON, slik at man er sikret at den sender i tilfelle den ikke utløser automatisk ved nødlanding.

8. Electrical equipment (OFF)

Slå av all elektrisk utstyr forutenom 1 radio for å kunne kommunisere med ATC så lenge som mulig.

9. Radio (one) (ON)

Slå på 1 radio (om man har slått den av under punktet «electrical equipment») for å kunne kommunisere med ATC så lenge som mulig.

10. Seat belts (FASTEN)

Alle som er i flyet må feste setebeltene og stramme godt. Er det skråbelter tilgjengelig må disse også benyttes.

IF landing in terrain;

SHORT FINAL

11. Master (OFF)

Slå av begge de røde master-bryterne, slik at all strøm er koblet fra i tilfelle brann etter nødlanding.



EXPANDED CHECKLIST

12. Door (OPEN)

Åpne døren i flyet for å unngå at døren bli sittende fast ved en deformasjon av flyskroget etter nødlanding.



EXPANDED CHECKLIST

4. ENGINE FIRE ON GROUND

Denne sjekklisten skal hjelpe oss å få slukket en motorbrann på bakken. Prosedyren bør kunnes utenat da en rask håndtering kan gjøre at man berger flyet og passasjerer. Det aller viktigste om man får brann under oppstart er å fortsette å holde nøkkelen i «crank»-posisjonen, slik at startmotoren drar propellen og stemplene rundt og dermed suger inn flammene i motoren. Mens man drar rundt startmotoren har «Engine fire on ground» 2 scenarioer; enten starter motoren eller så starter den ikke. Starter den kjører man motoren i 3 minutter for å være sikker på at flammene er slukket, deretter stopper man. Starter ikke motoren gjør man et forsøke på å få slukket flammene ved å gi full gass for å blåse ut flammene samtidig som man fjerner drivstofftilførselen, deretter skal man raskt ut med brannslukkingsapparat for å forsøke å slukke brannen. Husk at det henger 2 brannslukkingsapparat på veggen i hangaren på Evenes som kan være enklere å bruke om man ikke får ut brannslukkingsapparatet som ligger under venstre forsete, eller om man trenger mer brannslukkingsmiddel (om brannslukkingsapparatet som ligger under venstre forsete går tomt).

1. Continue cranking

Fortsett å holde nøkkelen i «crank»-posisjonen, slik at startmotoren drar rundt propellen og stemplene og dermed suger flammene inn i motoren.

IF start;

2. Throttle (1700 RPM)

Sett Throttle på ca 1700 RPM.

3. Run engine (3 MIN)

La motoren gå i 3 minutter for å forsøke å slukke brannen. Skulle brannen øke etter start og være ukontrollerbar, stopp motoren, evakuer og forsøk å slukke med brannslukker om mulig.



EXPANDED CHECKLIST

4. Shutdown

Gjør en vanlig shutdown av motoren. Om brannen er slukket kan man bruke shutdown-sjekklisten. Om man ikke har tid er det viktigste å slå av mixture og strøm.

IF no start;

5. Throttle (FULL)

Skyv throttle helt frem i «Full open»-posisjonen.

6. Mixture (CUT-OFF)

Dra det røde mixture-håndtaket helt tilbake i cut-off-posisjonen for å kutte tilførselen av drivstoff.

7. Fuel selector (OFF)

Sett fuel-selectoren i OFF-posisjonen.

8. Magnetos (OFF)

Vri nøkkelen helt til venstre i OFF-posisjonen.

9. All switchees (OFF)

Trykk alle bryterne på bryter-panelet i OFF-posisjonen.

10. Evacuate aircraft & extinguish fire

Forlat flyet og forsøk å slukke brannen. Bruk brannslukkeren som ligger under venstre forsete (eller en av brannslukkerne på veggen i hangaren om man er på Evenes).



EXPANDED CHECKLIST

5. ALTERNATOR FAILURE IN FLIGHT

Denne sjekklisten skal hjelpe oss å feilsøke alternatoren ved å resette den, dersom den slutter å virke. Dersom en reset ikke virker har vi kun strøm fra batteriet i flyet. Ved en alternator-feil vil flyet fortsette å fly, men vi vil til slutt miste alt elektrisk utstyr. Om man er i et område hvor det ikke er flyplass, er det nok mye smartere å fly til nærmeste flyplass enn å nødlande i terreng. Derfor er det viktig å tenke raskt. Er du i nærheten av en kontrollert flyplass som du tenker å lande på bør du ta kontakt på radioen med en gang og fortelle at du kommer til å miste radio og transponder og høre om man kan få klarering til å fly inn og lande, alternativt avtale en prosedyre for hvordan man skal fly om man mister radio og transponder før man lander. Er flyplassen et stykke unna kan det være lurt å be flygelederen du er i kontakt med på radioen om å ta kontakt med den aktuelle flyplassen du skal lande på, for å avtale en prosedyre du kan følge for å komme inn og lande der. Det kan være lurt å tenke utenfor boksen. Er det et telefonnummer du kan ringe om man mister radioen, slik at du kan få gitt posisjonsrapportering og motta klarering for å komme inn og lande? Det er opp til hver enkelt fartøysjef å vurdere om dette er en nødsituasjon eller ikke. Det aller viktigste er å etablere kontakt raskest mulig med flygelederne og få en klarering om man trenger å fly i kontrollert luftrom for å lande.

1. Electrical load (REDUCE)

Slå av alle strømkilder som ikke er nødvendige i den aktuelle situasjonen befinner deg i, slik at batteriet (som er eneste strømkilde) varer lengst mulig. Er det fare for ising bør kanskje pitot heat stå på, selvom den trekker mye strøm. I de fleste tilfeller vil man kanskje kun ha radio (og transponder om flygelederne krever det). Du kan få kommunisert + gitt posisjonsrapportering via radio uten transponder, så flygelederne har mulighet å vite hvor du er selvom du ikke vises på radaren. Husk å informere flygelederne om du velger å slå av transponderen.



EXPANDED CHECKLIST

2. Circuit breaker (CHECK)

Sjekk at alle sikringene er inne.

3. Alternator switch (OFF then ON)

Sett alternator-bryteren i OFF-posisjonen, deretter i ON-posisjonen.

IF no output:

4. Alternator switch (OFF)

Sett alternator-bryteren i OFF-posisjonen.

Maintain minimum electrical load

Her er det viktig å bruke så lite strøm som mulig for at batteriet skal vare så lenge som mulig. De viktigste punktene her vil nok være 1 radio. Da kan vi fortsatt kommunisere med flygelederne og gi posisjonsrapportering selvom de ikke ser oss på radar. Men fartøysjefen må i hver situasjon gjøre en vurdering om det er behov for noe mer (landingslys, pitotvarme ++) eller mindre. For eksempel kan man bli enige med flygelederne om å slå av radioen inntil man når neste sjekkpunkt eller lignende. Her må man tenke kreativt.

Land as soon as possible

Ved en alternator-feil vil flyet fortsette å fly, men vi vil til slutt miste alt elektrisk utstyr. Om man er i et område hvor det ikke er flyplass, er det nok mye smartere å fly til nærmeste flyplass enn å nødlande i terreng. Derfor er det viktig å tenke raskt. Er du i nærheten av en kontrollert flyplass som du tenker å lande på bør du ta kontakt på radioen med en gang og fortelle at du kommer til å miste radio og transponder og høre om man kan få klarering til å fly inn og lande, alternativt avtale en prosedyre for hvordan man skal fly om man mister radio og transponder før man lander. Er flyplassen et stykke unna kan det være lurt å be flygelederen du er i kontakt med på radioen om å ta kontakt med flyplassen du skal lande på, for å avtale en prosedyre du kan følge for å komme inn og lande der. Det kan være lurt å tenke utenfor boksen. Er det et telefonnummer du kan ringe om man mister radioen, slik at du kan få gitt posisjonsrapportering og motta klarering for å komme inn og lande?



EXPANDED CHECKLIST

6. ELECTRICAL FIRE IN FLIGHT

Elektrisk brann er noe av det farligste man kan oppleve i flyet, så her gjelder å handle raskt. Slå av master for å kutte all strøm og ta frem sjekklisten. Sjekklisten skal forsøke å slukke en elektrisk brann ved først å fjerne alt utstyr som trekker strøm og deretter slukke om nødvendig. Ved elektrisk brann skal man «land as soon as possible», siden man ikke vet om brannen blusser opp igjen. HVIS man er helt avhengig av noe utstyr for en trygg flyging kan man forsøke å slå det på, en enhet av gangen. Dette for å se at utstyret er trygt å bruke. Ved røykutvikling må man slå av utstyret igjen med en gang. I de fleste tilfellene vil man kun trenge en radio for kommunikasjon og posisjonsrapportering.

En annen ting som er litt stressende med elektrisk brann er at dersom brannen kommer som følge av alternatoren, kan man ikke bruke denne etter brannen er slukket, og man kan til slutt gå tom for strøm på batteriet. Som i «alternator failure in flight»-situasjonen er det viktig å etablere radiokontakt og ha en plan dersom det er en kontrollert flyplass i nærheten man tenker å lande på, og man går tom for strøm.

En elektrisk brann vil naturlig nok kreve en MAYDAY, og sånn sett vil man kanskje få klarering direkte til flyplassen og en landingsklarering med en gang. Men her blir det flere ting å tenke på. Sjekklisten sier «land as soon as possible» og har man ikke kontroll på brannen må man kanskje lande i terreng, selvom det er en flyplass kun et lite stykke unna.

1. Master (OFF)

Slå av begge de røde master-bryterne, slik at all strøm er koblet fra. Er man heldig vil brannen dø av seg selv når dette er gjort.

2. Radios & transponder (OFF)

Slå av radioene og transponderen.



EXPANDED CHECKLIST

3. Magnetos (ON)

La nøkkelen som styrer magnetene stå i ON-posisjonen.

4. All other switches (OFF)

Slå av alle andre brytere som styrer elektrisk utstyr;

fuel pump

landing light

navigation light

internal light

pitot heat

alternator

5. Cabin air/heat (CLOSE)

Steng lufteventilene nede ved gulvet på veggen på høyre og venstre side av kabinen, pluss varmeventilene på hver side av midtkonsollen på gulvet. Slå av cabin heat med spaken på høyre side av dashboardet. Dette for å redusere lufttilførsel til brannen så godt det lar seg gjøre.

6. Fire extinguisher (ACTIVATE)

Bruk brannslukkeren som ligger under venstre sete til å slukke brannen. Vær forsiktig med hvordan du peker brannslukkeren mot brannen med tanke på trykket i flasken og passasjerene.

7. When fire is out (VENTILATE)

Når brannen er slukket er det viktig å ventilere alt man kan. Åpne luftespaltene nede ved gulvet på veggen på høyre og venstre side av kabinen, vinduet og døren (om mulig).

8. Mayday call

Kall mayday til ATC-frekvensen du er på, slik at man får varslet flygelederen så de kan sette i gang redningshjelp så snart som mulig. Om man har tid kan man sette transponderkode 7700, men det er viktigere å gjøre flere forsøk på å slukke brannen enn å sette transponderkode. Første prioritet er alltid å fly flyet!



EXPANDED CHECKLIST

9. Land as soon as possible

Ved electrical fire in flight kan det være svært viktig å lande for å få hjelp. Kanskje har brannen slukket, men kan blusse opp igjen? Kanskje har ikke brannen slukket i det hele tatt. Kanskje har man pustet inn mye røyk? Her er det flere vurderinger som fartøysjefen må gjøre. Får man ikke slukket brannen må man komme seg raskest mulig ned, og må vurdere å lande i terreng eller i vann. Om brannen har slukket har man kanskje noen andre vurderinger å gjøre. Har man fått i seg mye røyk trenger man raskt hjelp. Da er det kanskje lurt å fly til nærmeste kontrollerte flyplass hvor de har ambulansepersonell til rådighet og i så tilfelle kalle PAN PAN for å få prioritet. Dersom man kjenner seg svimmel av røykforgiftning må man iallfall kalle MAYDAY for raskest å komme frem og få hjelp. Er man svimmel må man kanskje nødlande i terreng og ringe 113? Det er utallige scenarioer som må vurderes og det finnes ingen korrekte svar.

If electrical power is necessary for flight:

(Det er viktig å skille mellom hva som er nødvendig for å kunne fortsette flygingen, og hva som er kjekt å ha.)

10. Master (ON)

Slå på den røde master-bryteren (ikke den som er til alternatoren) og vent litt for å se om det begynner å ryke.

11. Circuit breakers (CHECK)

Sjekk om noen av sikringene har poppet ut. IKKE dytt inn sikringer som har poppet ut da det mest sannsynlig er årsaken til den elektriske brannen.

12. Radio/el. equipment (AS REQUIRED)

Slå på 1 elektrisk utstyr av gangen. De viktigste å få i gang vil nok være alternatoren (for å få levert strøm til det elektriske utstyret og lade batteriet) og 1 radio, for å kunne kommunisere med flygelederne og gi posisjonsrapportering.



EXPANDED CHECKLIST

IF landing in terrain;

SHORT FINAL

13. Master (OFF)

Slå av begge de røde master-bryterne, slik at all strøm er koblet fra i tilfelle brann etter nødlanding.

14. Door (OPEN)

Åpne døren i flyet for å unngå at døren bli sittende fast ved en deformasjon av flyskroget etter nødlanding.