

CHECKLISTE TIL KZ III.

Er det nu også nødvendigt med checkliste til et så enkelt fly? Ja, hvorfor ikke? - Er der ingen af læserne, der nogensinde har glemt at tage flaps ind efter start, eller glemt noget andet ganske simpelt.

Her er en anvendelig checkliste:

FØR START AF MOTOR.

Magneter OFF.  
Udvendig inspektion af fly.  
Kontrol af OLIE og motor.  
Luftfartøjsjournaler.  
Ildslukker, Forbindskasse, Jackets.  
Kort og navigationsgrej.  
Løse genstande. Fortøjningsgrej.  
Benzinbeholdning. Benzinhaner.  
Bremses ON. Hjulklodser.  
Venstre vindue ÅBEN.  
Tipning af motor til overløb (kold).

START AF MOTOR.

GAS - ca 1-1½ cm.  
Begge magnter ON (kold) ellers højre.  
Drej propellen.  
Efter start, kontrollér OLIETRYK.

FØR TAXIING.

Døre, sikkerhedsseler, vinduer.

TAXIING.

Bremses fri.  
Pind tilbage.  
Højdemålerindstilling.  
Øvrige instrumenter, ur.

FØR START (MOTORPRØVE).

Motor kørt 4 min. (vinter 10 min.) før take off.  
Bremses ON, Pind tilbage.  
Olietryk.

Magneter afprøves ved 1600 RPM.

Afprøv styregrej.

Seler, Døre.

Afprøv FLAPS, sæt lo<sup>o</sup>.

TRIM. HOVEDtank.

Start minutur.

TAKE OFF.

Langsomt FULD GAS. Hold hånd på gassen.

300 fod, FLAPS UP.

Stigefart 100 km/h.

CRUISING.

ALDRIG over 2300 RPM.

Ingen leaning under 3000 fod.

FØR LANDING.

Benzin. Hovedtank. Aldrig næsten tom tank.

GASSEN tages langsomt.

FLAPS efter krav (fart u. 110 km/h).

GLIDEFART 85 - 95 km/h (turbulens!).

TRIM.

EFTER LANDING.

FLAPS UP.

TRIM neutralt.

STANDSNING AF MOTOR (og parkering).

Næsen i vinden.

Bremses ON.

Magneter OFF (gas frem samtidig).

Pind bundet.

Evt. fortøjning.

Fart for "Grøftelanding" 65 km/h.

Take off speed, 60 - 65 km/h.

Max. speed 250 km/h.

SIKKERHEDSLANDING - DÅRLIGT VEJR.

1. Søg systematisk en passende mark.

Tag hensyn til vejr, dagslys og benzin.

Vent ej for længe.

(checkliste fortsat)

2. Du finder ikke en perfekt mark, så vent ikke uøddigt længe med landingen. Rekognocer marken i lav højde. Tænk på maste, tråde og forhindringer. Land såvidt muligt mod vinden.
3. Lav motorlanding. Lang finale. Men hold pladsen i syne. Spænd selerne. Lav fart og megen gas på slutning af finale. Tag gassen, luk for benzinen og tag magneterne, såsnart du er stensikker på at nå pladsen.
4. Om nødvendigt brug groundloop for at standse før en jordvold, træække eller lignende.

#### NØDLANDING - MOTORSTOP.

1. Vælg straks en plads og hold dig til den.
2. Forsøg ikke at dykke motor igang.
3. Tag gassen, når propellen går i stå. Luk benzinhænder. Tag magneter.
4. Spænd selerne. Land helst mod vinden. Brug evt. sideglidning.
5. Anvend evt. groundloop som stopmanøvre.
6. Hvis du får motorstop under start - land ligefrem. Mange har forsøgt at svinge. Det er aldrig lykkedes.
7. Ved motorstop - se altid straks efter benzinen. Skift evt. tank.

#### GENERELT.

Lad aldrig flyet stå ude i længere tid. Regn gavner ikke. Stærk solskin er direkte akadelig for lakken. Snavs og fugt bevirker, at lærred hurtigt skørner. Hav altid så vidt muligt tankene fyldt op. Vanddampe bliver til vand!

#### LUFTFARTØJSREGISTER PR. 1. FEBRUAR 1950.

Fra et af vore medlemmer, Ole Brandt, Hillerød, har vi med tak modtaget et register over luftfartøjer, certificatindehavere og luftfartskoncessioner pr. ovennævnte dato. Det er ganske interessant med et næsten 25 årigt tilbageblik på disse ting.

Af fortegnelsen fremgår, at der var 415 certificatindehavere (til privatflyvning). Dertil kommer forskellige erhvervslicenser og svæveflyvecertificater.

Der var ialt 121 motorfly på det danske register, nemlig følgende:

KZ III	47
KZ VII	20
AUSTER	15
DC 3	6
DC 47	6
PIPER CUB	4
DC 4	3
KZ IV	2
DH 89 A "Rapide"	2
DC 6	2
Miles Hawk	2
Norsemann	2
AUSTER "Arrow"	1
Klemm 25 e	1
DH Moth	1
Oxford	1
Stinson	1
Seabee	1
Monospar	1
Junker 52	1
Me TAIFUN	1
Anson	1

Ialt 29 af de dengang registrerede KZ III flyver stadig i Danmark, enkelte under anden registrering og andre efter