

Felszállás előtti kabinellenőrzés

A felszállás előtti kabinellenőrzés rendkívül fontos része a repülésnek. A kabinellenőrzés elmulasztása vagy pontatlan végrehajtása több esetben vezetett súlyos géptöréshez. Ezért a körbejárás legyen következetes. Az ellenőrzés és a jelentés a következő:

- Az övek becsatolva.

Legyenek az övek becsatolva. Először ha van, az ejtőernyő, utána az ülés hevederek. Az övek ne csavarodjanak meg, a bújtatók ne csúszhassanak ki. Kétszemélyes géppel történő egyedül repülésnél hátul legyen összekötve a heveder.

- Kabintető zárva, biztosítva.

Győződjünk meg, hogy a kabintető záró karja minden ponton zárt állapotba került. Ellenőrizzük, hogy a vészledobó kar le van-e biztosítva.

- Féklap zárva, biztosítva.

A féklapot úgy zárjuk be, hogy előre toljuk a zárt állapotba és utána továbbtolva biztosítjuk. (A himba átfordulása önzárással biztosítja a féklapot. Az átfordulást hangja és a tolórúd pattanása jelzi) Ha a féklap zárva volt, biztosítsuk ki és újra önzárjuk.

- Trimmkar közép- /enyhén orr nehéz/ enyhén farok nehéz helyzetben.

A pilóta állítsa be saját súlyához megfelelően és azt a helyzetet jelentse.

- Kormányok értelemszerűen kitérítethetők.

A botkormány körkörös mozgásával és a láb kormány mindkét irányú teljes belépésével győződjünk meg arról, hogy a csűrő, magassági és oldalkormányok együtt képesek mozogni, és nem bekötetlenül lötyögnek. (A kabinellenőrzés vízszintes szárnyakkal történik. Ha mégis földön lenne az egyik szárny, akkor a fent lévő szárny irányába ne térítsük koppanásig ki a csűrőt, mert a csűrőlap leér a földre.)

- Műszerek alapállásban.

Állítsuk be a magasságmérőt nulla értékre. Győződjünk meg a többi műszer helyes állásáról. (Variométerek, sebességmérő nulla értéken, golyó közepén.)

- Kötél beakasztva.

A kioldót meghúzzuk, megvárjuk amíg beakasztják a kötelet és azt mondják, hogy "RÁ". Ekkor intenzív mozdulattal előre engedjük a kioldót. Ha lassan engedjük vissza, előfordulhat, hogy az önzáráson nem fordul át a kioldó berendezés és a kötélen leakad. Ha eleresztjük a fogantyút, a rugó visszarántja és betörheti a műszer üvegét.

- Előttem a felszálló mező és a légtér szabad.

Meggyőződjünk, hogy a gép előtt elmentek a segítő, a felszálló mezőn nincsen akadály (állat, ember, jármű, stb.) és a csörlés légtérében nem tartózkodik légi jármű.

- Engedélyt kérek a felszállásra.

Az oktató, ha rendben talált mindent, engedélyt ad a felszállásra. (A szakszolgálati engedély megszerzéséig az oktató felelősségére indítják a csörlést, ezért kell engedélyt kérni.)

- Nyitott tenyér feltartásával jelezni, hogy készen áll a felszállásra.

A kézfeltartás legyen katonás, egyértelmű és ne egy hanyag legyintés.

Csörlés végén az ellenőrzés és a jelentés a következő:

- Kötél leakadt, jelzés nincs.

Akár ha leakadt a kötélen, akár ha átvezettük a gépet, háromszor húzzuk meg a kioldót. Az első forduló után nézzünk vissza a startra és győződjünk meg arról, hogy jelzés (meszelés, jelzőrakéta) nincsen és a kötélen nem maradt a gépen. Ekkor kell megtenni a fenti jelentést. (Ne feledkezzünk el az ellenőrzésről akkor sem, ha az első forduló spirálozásban folytatódik.)

Az ellenőrzéssel egyidejűleg történjen a jelentés, másként mindig győződjünk meg arról, amit jelentettünk. A köteleket csak a kabin ellenőrzése után lehet beakasztani. A "kioldó" felszólítás nem hivatalos, megzavarhatja a kabinellenőrzést. A hamarabb beakasztott kötélen az ellenőrzés hiányosságát és balesetet vonhat maga után.