



RFK noter til Cessna 150 OY-BJM.

I maj 2024 købte RFK Cessna 150 OY-BJM, en franskbygget 150M-model fra 1977. Nogle medlemmer husker måske OY-BJF, som vi havde i klubben 2012-2017 – den var samme model, årgang og farve.

OY-BJM står i øst-siden af klubbens hangar sammen med de to Piper'e, BLZ og TFK.

Piloter, som har erfaring på C150/C152/C172, kan familiarisere sig selv. Gør man dette uden assistance fra en instruktør, skal man besvare den questionnaire, som er lavet til flyet, og maile besvarelsen til cz@ddf.dk (Klubfly's formand) og huv@rfk.dk (undertegnede instruktør).

Trods mange lighedspunkter mellem C172, C152 og C150 er der forskelle, som piloten ikke må overse.

C150 er reelt et ultralet fly og har en meget lav vingebelastning. Den er dermed mere følsom for turbulens og windshear. Den er også både mere livlig og mindre stabil end en C172. Mange synes at den derfor er sjovere at flyve. Man kan ikke slippe rattet ret mange sekunder ad gangen. Stall-egenskaberne er ikke så godmodige som C172 (eller PA-28); en C150 er i visse situationer (ligesom C152) tilbøjelig til at tabe en vinge under stall, og det efterfølgende højdetab kan blive stort. Demonstreret sidevindskomponent er kun 13 knob. Og ved taxi i blæst er det vigtigere end ved alle andre fly, at man holder korrekt rorstilling, kører langsomt og er ekstra forsigtig ved sving fra medvind til sidevind. Brug rorlåsen før opstart og efter motorstop, når det blæser.

Reducér til ca 75 KT før du sætter flaps. Ellers kommer du let til at overspeede flapsene – de må kun bruges op til 85 KT. - Hastighederne Va og Vno er også ret lave.

Motoren i en C150 er svag til flyet og flapsene ret store. Med fulde flaps kan en C150 ikke stige! Derfor anbefales det at lande med 30° flaps i stedet for med fulde flaps (40°), og vær altid klar til at tage flaps op hurtigst muligt ved en overskydning. Man kan lande med samme lave fart med 30° flaps som med 40° flaps. Kortbanestart er med 10° flaps, men flyets beskedne stigeevne reduceres så snart der er flaps ude.

Safety alert: To typer af hændelser registreres oftere for C150/152 end for SEP typer generelt:

1. Hændelser med karburatoris. Tjek forvarmen og husk at bruge den.
2. Brændstofmangel: Forstå hvordan brændstofmængde tjekkes, og husk at leane korrekt.

Særligt vedrørende OY-BJM:

Parkeringsbremsen virker ikke og vil ikke blive repareret, så både ved opstart og under run-op skal man holde flyet med de velfungerende fodbremser.

Flyet har fuldt gyropanel og ILS/VOR og kan dermed flyve IMC, men da der hverken er DME eller godkendt GPS, kan det ikke anses for at være udstyret til IFR, og kun marginalt udstyret til nat-VFR.

COM2 er kun 25 kHz og må derfor normalt ikke sende. Den er velegnet til at modtage fx ATIS.

Pr juni 2024 viser omdrejningstælleren ca 100 RPM for lidt under cruise. Derfor må man ikke indstille til cruise med mere end 2450 RPM undtagen hvis man flyver højt (over 3000 fod). Ellers risikerer man at power er sat til mere end 75%, og det dur ikke for så må der ikke leanes.

RFK/huv juli 2024