**Tips for rutiner og flyging med YVP:**

La ikke ukyndige håndtere flyet, og be om ro under DI på morgenen. Det er lov å nevne at du vil gjøre dette i fred og ro for ikke å glemme noe.

**Fylte, små oljeflasker står i skapet.** Fyll kun en halv flaske om du ser at den er midt mellom øvre og nedre merke på peilepinnen på morgenen,da etter at du har tørnet motoren til det surkler i tanken før peiling. Tørn kun propellen mot-urs når du står foran flyet.

Oransje bånd på nøkkelring settes over på ring for hengelås når fallskjermen er avsikret, så tilbake til tenningsnøkkel når hengelås er satt på plass igjen. Putt lås med bånd i høyre sidelomme sammen med pitotrørbeskytter. Vi HAR faktisk unngått å rote bort nøklene så langt. :-)

Heng nøkkelen til hangaren på spikeren t.v. for lysbryteren. **Portnøklene skal alltid inn på kroken på rom 12 etter at porter er åpnet.**

**Husk brems på før oppstart - og Klar propell.**

**Bruk heller for lite choke enn for mye ved første startforsøk.** Har man forvarmet motoren med vifte, trenger man nesten ikke choke. Sett choke skikkelig fast når den er dyttet in igjen.

**Ikke skru gasshåndtaket veldig hardt helt tilbake** for lavest mulig tomgang. Det hopper over om man skrur for hardt, og ender eventuelt med at nok et gasshåndstalk må byttes.

Test dette før avgang, og se hvor hardt du må skru for å få den ned mot 1800 rpm.

Venstre tank, «alle» brytere opp, inkl. fuel pump, blå hendel for oljekjøler inn (åpen), trimspak i senter, et hakk flaps (15 grader), gass rolig inn og skru den så helt inn ved avgang. Flaps rolig inn etter rotering, før 50 meters høyde. Sjekk oljetemp i slepet, og sjekk at blå hendel er helt inne.

 **Trimspaken midt mellom senter og bakre posisjon ved fulle flaps** ser ut til å gi bedre landinger.

Man har da litt stikkepress under setting, og det er lettere å unngå at høyderoret blir for lett rundt senter, og at man får litt "pitch PIO" før setting. Det er spesielt merkbart i litt vind (Ev, bare 2 hakk/30 grader flaps) og ugne forhold, hvor man bare raskt kan gi litt etter for stikkepresset om flyet løfter.

**Ved parkering.** Steng oljekjøler (trekk blå spak ut) slik at motoren ikke blir så fort kald før neste slep.
Putt tenningsnøkkelen i venstre sidelomme, slik at neste pilot finner den, ved bytte av pilot midt på dagen. Ikke lurt at den står i, om folk /unger skulle finne på å åpne canopy.

**Vinsj alltid flyet inn, og ha en som går og holder lett rundt fremre del av halefinnen, og sikrer på halen.** Bruk alltid flat hånd og ikke trykk med knoker eller albue på de skjøre flatene (sjekk alle småbulkene som har kommet).

Vær også obs på at hovedhjulene kan klatre opp på den ytre kanten av føringen, og eventuelt hoppe utenfor. Ting tyder på at en eller annen har gjort dette en gang. Ikke gjør det igjen. Slipp flyet litt bakover igjen med vinsjen om du bommer litt.

Loggboka skal ligge i flyets nettinglomme ved kne i høyre brønn. Husk å føre bensin som er fylt. De øvrige fartøydokumentene skal ligge i kofferten på rom 12, unntatt når vi skal fly til annet sted, og ikke bare lokalt.

Gjør klar vifte for forvarming av motor, men ikke dytt den inntil flyet pga at dette er en god trapp for mus opp til motorrommet.

Heng tenningsnøkkel i nøkkelskapet på rom 12 og hangarnøkkel på krok under skapet etter flyging.

**Før sesongstart 2017:**

CHT indikerer for begge sider, mens EGT bare virker på den ene siden. Ny EGT prope er på vei.

Bensinpumpen er byttet og bensintrykket er i perioder nesten for bra.

Nye skiver og klosser er på.

Ny eksospotte er på.

Motoren går som en klokke og flyet flyr som en drøm.

**Stor takk til serviceteamet med Pål, Vidar x 2 og Dag!**

**Sett deg opp på kalenderen på**[**ssfk.no**](http://ssfk.no/)**nå!**