

DATO	REGISTRERING	FLYTYPE	PIC
------	--------------	---------	-----

FLYPLASS ICAO	FREQ MHZ	ELEVASJON FT	RUNDEHØYDE FT MSL	LENGDE M	RETNING RWY + R / L

ATIS	INFO	TID UTC	BANE I BRUK	VIND °/KT	SIKT M / KM	SKYER BASE FT	TEMP DUGGPKT.	QNH HPA	TRL
AVG									
DEST									

TIDSREGISTRERING ☐ UTC ☐ LT	START	SLUTT	DIFFERANSE
HOBBS Motor på → motor av (motorens gangtid)			h , xx
BLOKKTID Off-block → on-block = flytid iht. FCL, føres i flygeboken			h : mm

NOTATER · KLARERINGER · MERKNADER · ANMERKNINGER

TRANSPONDER	7000	VFR · USA 1200	7500	KAPRING	7600	RADIOSVIKT	7700	MAYDAY
FREKVENSER MHZ	121,500	NØDSITUASJON	122,540	A/A TYSK	122,555	A/A TYSK	122,255	BALLONG

FLYPLANLEGGING · NAVLOGG

KNEBRETT A5 · ARK B

DATO	REGISTRERING	FLYTYPE	PIC
------	--------------	---------	-----

FLYPLASS ICAO	FREQ MHZ	ELEVASJON FT	RUNDEHØYDE FT MSL	LENGDE M	RETNING RWY + R / L

QNH	VIND	ALT. FLYPLASS	DRIVSTOFF START	DRIVSTOFF LANDI...
-----	------	---------------	-----------------	--------------------

TIDSREGISTRERING ☐ UTC ☐ LT	START	SLUTT	DIFFERANSE
HOBBS Motor på → motor av			h , xx
BLOKKTID Off-block → on-block · flygebok			h : mm

NR	VEIPUNKT / ETAPPE	MC GRAD	MH GRAD	DIST NM	GS KT	ETE MIN	ETO UTC	ATO UTC
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

ATIS	GROUND	TOWER / INFO	FIS	DEST / ALTN
------	--------	--------------	-----	-------------

TRANSPONDER	7000	VFR · USA 1200	7500	KAPRING	7600	RADIOSVIKT	7700	MAYDAY
FREKVENSER MHZ	121,500	NØDSITUASJON	122,540	A/A TYSK	122,555	A/A TYSK	122,255	BALLONG

KURSKJEDE: FRA KARTET TIL KOMPASSET

TC RETTVISENDE KURS målt av på kartet	± VAR Misvisning fra kartet	MC MISVISENDE KURS MC-kolonnen i navloggen	± WCA Vindkorreksjonsvinkel fra vinden	MH STYREKURS MH-kolonnen, dette flyr du	± DEV Devisjon fra tabellen	CH KOMPASSKURS det kompasset viser
---	--	---	---	---	--	---

Misvisning: trekk fra østlig, legg til vestlig («East is least, West is best»). · **Vindkorreksjonsvinkel:** vind fra høyre legges til, vind fra venstre trekkes fra. · **Devisjon:** bare hvis det sitter et devisjonskort ved kompasset, ellers 0.

FORKORTELSER

MC	MISVISENDE KURS (kart + misvisning)	TC	RETTVISENDE KURS (mot geografisk nord)
MH	MISVISENDE STYREKURS (MC + WCA)	VAR	MISVISNING (rettv. ↔ misv. nord, kart)
DIST	DISTANSE (etappelengde i NM)	DEV	DEVIASJON (kompassets egen feil)
GS	BAKKEFART (fart over bakken, kt)	WCA	VINDKORREKSJONSVINKEL (korreksjon mot vinden)
ETE	BEREGNET TID UNDERVEIS (varighet for etappen)	IAS	INDIKERT FART (leses på fartsmåleren)
ETO	BEREGNET TID OVER WP (planlagt over WP)	TAS	SANN EGENFART (IAS + høyde/temp)
ATO	FAKTISK TID OVER WP (reell, notert i luften)	W/V	VIND (retning/styrke, rettv.)
ETA	BEREGNET ANKOMSTTID (ankomst destinasjon)	WA	VINDVINKEL (vindretning – kurs)

REGNEMÅTE PER ETAPPE, UTEN NAVREGNER

- 1 Mål kurs og lengde på kartet → **TC**, **DIST** [NM]
- 2 Legg på misvisning → **MC = TC – østlig VAR** eller **TC + vestlig VAR**
- 3 Finn vindvinkelen → **WA = vindretning – TC**
- 4 Del opp i komponenter → **Sidevind = W × sin WA** **Motvind = W × cos WA**
- 5 Vindkorreksjonsvinkel → **WCA = sidevind × 60 ÷ TAS** · vind fra høyre +, fra venstre –
- 6 Styrekurs → **MH = MC + WCA**
- 7 Fart over bakken → **GS = TAS – motvind** · medvind: +
- 8 Etappetid → **ETE = DIST ÷ GS × 60** [min]
- 9 Overflygingstid → **ETO = avgangstid + ETE**, deretter **ETO = forrige ETO + ETE**
- 10 Før inn **ATO** under flygingen. Differansen til ETO er tidsfeilen din for resten av strekningen

TOMMEFINGERREGLER, GJORT I HODET

SINUS I HODET	30°≈0,5 · 45°≈0,7 · 60°≈0,9 · 90°=1,0	COSINUS	samme rekke baklengs: 0°=1,0 ... 90°=0
TAS FRA IAS	+ 2 % per 1000 ft trykkehøyde	MINUTTER PER NM	60 ÷ GS
1-I-60-REGELEN	Feil° = avvik × 60 ÷ fløyne NM	DRIVSTOFF	ETE ÷ 60 × forbruk [l/h]
SYNKRATE 3°	ft/min ≈ GS ÷ 2 × 10	OVERSLAG WCA	WCA ≤ 10° → GS ≈ TAS – motvind

HVILKEN TID HØRER HJEMME I HVILKEN BOK		
TID	FARTØYSJOURNAL (TILHØRER FLYET)	FLYGEBOK (TILHØRER DEG)
HOBBS Motor på → motor av	JA Motorens gangtid, som regel også grunnlaget for faktureringen.	NEI Det finnes ingen kolonne for den i flygeboken.
BLOKKTID Off-block → on-block	JA Føres der som flytiden til luftfartøyet.	JA, DET ER DENNE Dette er samlet flytid etter FCL. Den teller for lisensen, erfaringskravet og 90-dagersregelen.
LUFTTID Avheving → berøring	KUN PÅ FORESPØRSEL Noen operatører fører den også, mange gjør det ikke.	NEI Bare tilleggsinformasjon.
TIMETELLER Avlesning av telleren	JA Grunnlag for vedlikeholdsintervaller, TBO og ARC.	NEI Angår bare operatøren.
LANDINGER Antall per flyging	JA Som et rent antall.	JA Delt i dag og natt, for 90-dagers erfaringskrav.

HVA SOM BARE HØRER HJEMME I ÉN AV DE TO BØKENE	
BARE I FLYGEBOKEN Funksjonen din (PIC / dual / SPIC), natt- og instrumenttid, merknader om skoling eller sjekkflyging sammen med navnet på instruktøren. Fartøysjournalen bryr seg ikke om hvilken rolle du fløy i.	BARE I FARTØYSJOURNALEN Alt teknisk. Væsker, tellerstander og fremfor alt anmerkninger. Neste pilot leser fartøysjournalen, ikke flygeboken din. Derfor har notatfeltet på ark A uttrykkelig overskriften «Merknader · Anmerkninger»: det er lappen du fører over i fartøysjournalen fra.

I BEGGE BØKENE
Dato · registrering · flytype · avgangssted og bestemmelsessted · navnet på fartøysjefen · blokktid · landinger. Dette skriver du én gang på ark A og fører over i begge bøkene.

TO FORBEHOLD
Operatøren bestemmer kolonnene i fartøysjournalen. Klubber, charterselskaper og eiere av mikrofly fører dette ulikt, og mange bruker nå elektroniske systemer i stedet for papir. I tvilstilfeller gjelder deres regel, ikke denne tabellen. · For flygeboken teller blokktiden, ikke Hobbs-tiden. Hobbs-tallet trenger du til fartøysjournalen og til faktureringen; den som fører det inn i flygeboken, godskriver seg selv for mange timer, på hver eneste flyging.