

I DETTA NR

KLUBBNYTT

- * MFI-9HB
- * GRATTIS
- * Avtal med Linköpings Segelflygklubb

JOURTJÄNSTEN

- * Jourgenomgång
- * Jourverksamheten
- * Jour nov - dec.

TEKNISKA TJÄNSTEN

JOHANNES HAR ORDET

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- * Nattugglor
- * Tävlingsresultat
- * DM från marken

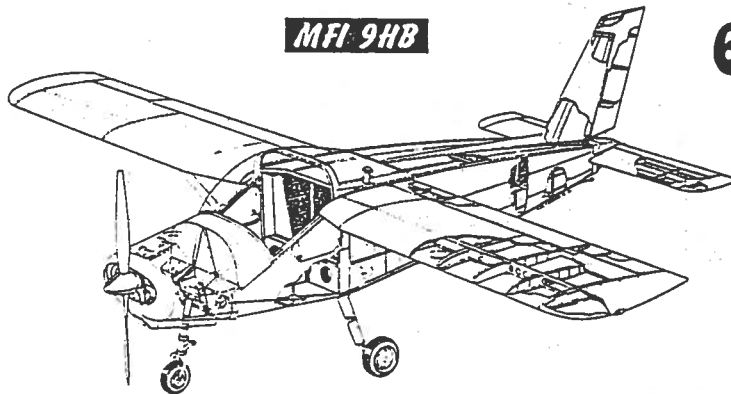
PRESSTOPP

BILAGOR

- * Vintervisheter
- * LFV publikationer

MFI 9HB

6/85



RAPPORT FRÅN MFI-9 HB UTVECKLINGEN

Under september månad startade arbetet på MFI-9HB.

Information om byggets framåtskridande kommer regelbundet att redovisas i "Kontakt med LFK".

Det första mötet i mitten av september samlade sju intresserade. Projektansvariga är Olle Esping och Erik Bratt.

Byggledare är Senny Barth.
Kontrollant är Lage Lönn.

Sven-Göran Bertilsson som gjort alla ritningar till MFI-9 är också med i gruppen. Bland övriga intresserade kan nämnas 3 professionella sammanbyggare från SAAB.

Saab har välvilligt ställt en bygglokal i Grinilada 2 till förfogande.

Arbetet kommer att bedrivas tisdag och torsdag kvällar i 2 arbetslag.

Den övergripande tidplanen är att det kommer att ta "ett par år".

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping tel Exp och jour 013/18 32 00
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732 Flygchef och hangar 013/18 32 01

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00
Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön- o helgdagar: jourhavande 08.00-mörkrets inbrott

Redaktör: Lars-Åke Holm, tel arb 013/18 44 50, bost 013/15 86 80
Redaktionskommitté: Lennart Angvik, arb 013/28 20 69, bost 013/15 17 73
Björn Johansson, arb 013/11 75 30, bost 013/15 88 31
Distribution: Tommy Nygren och Kjell-Ove Gisselaon
Adressregister: Gun Lundqvist expeditionen

KLUBBNYTT

2.

MFI-9HB...

Nuvarande arbetsläge

Byggtillstånd för 1 flygplan har sökts hos EAA.
Bygglokalen är iordningställd.

Senny har med hjälp av Industriskolan på SAAB tagit fram ett stort antal detaljer vilka håller en mycket hög kvalitet. Sennys kunskaper om sammanbyggnad och det faktum att han bygger en egen MFI-9HB gör hans deltagande ovärderligt.

Ytterligare intresserade deltagare i bygget och då framför allt sådana som kan hjälpa till med maskintillverkning (framför allt fräsning) efterlyses.

Anmäl Ditt intresse till LFK exp. vardagar 8 - 13 eller till Lars Gullqvist, tel arb. 184827.

Deltagarlista MFI-9HB

Anders Sandström	Lars Björkroth	Anders Andersson
Björn Karlsson	Lennart Lindqvist	Per Persson
Lars Gullqvist	Per-Arne Hagman	Erik Bratt
Olle Esping	Sven-Göran Bertilsson	Senny Barth
Lage Lönn	Jan Lindholm	Peter Eklund
Rickard Ljung	Gunnar Persson.	

GRATTIS

Vi i Sveriges största och bästa Flygklubb får härmed gratulera våra 50- och 60-åringar:

85-11-05	Ernst Persson
85-11-08	Sven-Erik Widmalm
85-11-18	Bengt Malmberg

.... OCH GRATTIS

Sture Lahrin till din nominering att försvara Sveriges färger vid EM i precisionsflygning i Polen 1986.

AVTAL MED LINKÖPINGS SEGELFLYGKLUBB

Tyvärr har det dragit ut på tiden men nu har vi även ett formellt avtal klart med LSFK beträffande lån av deras Cubar.

Följande har avtalats:

1. LFK:s medlemmar äger rätt att hyra LSFK tillhöriga flygplan Piper PA-18 (SE-CEE och SE-GCM) om flygplanen ej erfordras för LSFK verksamhet.
2. Flygning av LFK-medlem skall göras enligt gällande uthyrnings- och flygbestämmelser.

AVTAL MED LSKF....

3. Flygning skall normalt göras med flygplan som är stationerat vid ESSL. Om flygplan hämtas eller lämnas vid Malmen skall detta överenskommas av medlem direkt med LSKF.
4. LFK-medlem bokar flygning i bokningspärmerna på expeditionen. I bokningspärmerna skall flygplanets normala tillgänglighet framgå.
5. LFK-medlem skall redovisa flygning i flygplanets loggbok (kategori: LFK) och i LFK dagbesked på normalt sätt.

Ovanstående punkter är tagna direkt från avtalet och innebörden är som synes att vi får flyga med LSKF flygplan, men att LSKF självfallet har prioritet om de behövs för bogsering.

LFK skall redovisa utförda flygningar efter varje månad. Det är mycket viktigt att redovisning av flygning görs på ett korrekt sätt så att vi slipper trassel med LSKF kassör. Observera att det blir olika benämning i flygplanets loggbok (LFK) jämfört med dagbeskedet, som förs på normalt sätt.

JOURTJÄNSTENJOURGENOMGÅNG

Lördagen den 26 oktober mellan kl 09.00-12.00 inbjudes alla nya certinnehavare till en genomgång av jourtjänsten.

Som jourhavande är Du ställföreträdande flygchef, och då skall Du veta vilka bestämmelser och rutiner som gäller på klubben. Det är ett krav, när flygning bedrivs av oss i LFK, att alltid tjänsteförrättande flygchef skall vara utsedd.

Det positiva med jourtjänsten är att Du bekantar Dig med både den flygande materialens skötsel och med andra medlemmar. Detta får Du på köpet samtidigt som Du utför Din arbetsplikt på klubben.

Väl mött den 26 oktober!

Lage Lönn

JOURVERKSAMHETEN

Hej igen! Nu är det dags för lite nyordning med jouren. Efter den här sommarens dåliga uppslutning så blir det schemabunden jour i fortsättningen. Varje jourtillfälle kommer att lottas ut bland ordinarie flygande medlemmar. Helgdagarna kommer att delas upp i två pass, ett förmiddags- och ett eftermiddags-kvällspass.

Tilldelade jourpass är var och en ansvarig för, vilket innebär att man ansvarar för jouren den dagen även om man byter bort den mot ett annat tillfälle. Dryga böter kommer att drabba den som inte sköter sig.

JOURVERKSAMHETEN....

Vill man göra fler jourer än man tilldelats så finns alltid de stora helgerna att gå jour på. Listorna på jourcen kommer som vanligt i "Kontakten" och att finnas i jourpärmen. Vidare presentation kommer på det allmänna klubbmötet då jag hoppas medlemmarna ska säga vad de tycker och kan tipsa om förbättringar för jourverksamheten.

Vinnare av 1 timme C152 för jourcen under augusti 319 A. Hartman, september 734 P. Wernholm, oktober 418 S. Karlsson.

November '85

1	Freitag	/ / / / /	44
2	Lördag	126 A. E. ALLARD	80275 A 145268 B
3	Söndag	771 N. E. ZANDER	
4	Måndag	/ / / / /	45
5	Tisdag	/ / / / /	
6	Onsdag	/ / / / /	
7	Torsdag	/ / / / /	
8	Freitag	/ / / / /	
9	Lördag	448 STURE LAHRIN	65356
10	Söndag	418 SÖREN KARLSSON	88027
11	Måndag	/ / / / /	46
12	Tisdag	/ / / / /	
13	Onsdag	/ / / / /	
14	Torsdag	/ / / / /	
15	Freitag	/ / / / /	
16	Lördag	508 BENGT MAGNUSSON	115350 A 85013 B
17	Söndag	562 STEFAN NYSTRÖM	182532 A 161765 B
18	Måndag	/ / / / /	47
19	Tisdag	/ / / / /	
20	Onsdag	/ / / / /	
21	Torsdag	/ / / / /	
22	Freitag	/ / / / /	
23	Lördag	122 LARS ANDERSSON	298681
24	Söndag	623 TORBJÖRN PERSSON	52778
25	Måndag	/ / / / /	48
26	Tisdag	/ / / / /	
27	Onsdag	/ / / / /	
28	Torsdag	/ / / / /	
29	Freitag	/ / / / /	
30	Lördag	386 JONNY JOHANSSON	184000 A 154548 B

December '85

1	Söndag	562 STEFAN NYSTRÖM	182532 A 161765 B
2	Måndag	/ / / / /	49
3	Tisdag	/ / / / /	
4	Onsdag	/ / / / /	
5	Torsdag	/ / / / /	
6	Freitag	/ / / / /	
7	Lördag	472 LARS ÅKE LINDEHOLM	155590 A 127948 B
8	Söndag	122 LARS ANDERSSON	298681
9	Måndag	/ / / / /	50
10	Tisdag	/ / / / /	
11	Onsdag	/ / / / /	
12	Torsdag	/ / / / /	
13	Freitag	/ / / / /	
14	Lördag	316 PÄR HALLDING	107255 A 151191 B
15	Söndag	418 SÖREN KARLSSON	88027 91256
16	Måndag	/ / / / /	51
17	Tisdag	/ / / / /	
18	Onsdag	/ / / / /	
19	Torsdag	/ / / / /	
20	Freitag	/ / / / /	
21	Lördag	734 PER WERNHOLM	159796
22	Söndag	316 PÄR HALLDING	107255 A 151191 B
23	Måndag	/ / / / /	52
24	Tisdag	/ / / / /	
25	Onsdag	/ / / / /	
26	Torsdag	771 N. E. ZANDER	
27	Freitag	/ / / / /	
28	Lördag	617 ULF RING	0494/ 21214
29	Söndag	/ / / / /	
30	Måndag	/ / / / /	1
31	Tisdag	/ / / / /	

TEKNISKA TJÄNSTEN

Det är ett tag sedan vi hördes men nu kommer det.

1. Snälla. ni! Hjälp till och håll ordning i och utanför tillsyns- och övriga hangarer. När du tagit ut flygplan från ts-hangaren, var vänlig stäng portarna så vi slipper detta elände med gräs, löv m.m. därstädes. Vår ordinarie flygtekniker är sjukskriven så därför måste Ni hjälpa till mer än någonsin att hålla snyggt.
2. Beträffande flygplanen, så skriv gärna anmärkningar när det är befogat. Tyvärr så lider en del av skrivklåda och skriver anm. i tid och otid. Ett ex.: "brus och oväsen i radion", detta beroende på att piloten flög ensam med intercoarsen på "til" och headsettet på högersits, anslutet och hängande på friskluftintaget. Sedan finns det en del anmärkningar som går att hänföra till typenliga : Ska vi omkonstruera flygplanen kanske?

Tekn. chefen

KALLE SJUKSKRIVEN

De flesta är förmodligen medvetna om att Kalle Gustafsson är sjukskriven t.v. Vi hoppas att Kalle kryar på sig så snart som möjligt men självfallet innebär detta ett stort bekymmer för Tekniska avdelningen.

De extra mekaniker som då och då hjälper oss har alla förklarat sig villiga att ställa upp efter bästa förmåga, men tyvärr måste vi nog räkna med vissa störningar beträffande flygplantillgängligheten. Styrelsen arbetar hårt på att finna en bra lösning.

JOHANNES HAR ORDET

Har du bråttom när du skall ut och flyga?

Har du bråttom när du har flugit?

Eftersom jag följer verksamheten i LFK mycket noga under dagtid och även under min fritid, blir jag och den övriga personalen lite fundersamma mellan varven. Varför går vissa saker så snett och förorsakar så mycket merarbete för oss anställda i LFK? Dessutom skapar vissa saker ståtad och inställda flygningar för andra som skall och vill flyga.

Flygning är fritid och rekreation för alla LFK-are. För personalen ett arbete som vi anställda tar på fullt allvar. Vi anställda är ju till för alla LFK-are, men vi har också ett mått på ordning och reda. Jag och den övriga personalen ställer inga oöverkomliga krav, men försök med lite skärpning så flyter vårt arbete bättre, irritationer försvinner och trivseln för alla inom LFK ökar. Kunskap och förutsättningar finnes, det är bara att bjuda till.

JOHANNES HAR ORDET....

Här är några återkommande saker som måste skärpas till.

Dagbeskedet är ofullständigt ifyllt eller inte alls.

Loggboken slarvigt ifyllt eller inte alls. En variant som återkommer är: fyller i dagbesked med IFX, fyller i IFY:s loggbok och har efter utredning flugit IFZ!

Ett annat exempel: Tiden i loggen är en och dagbesked en annan.

Att ringa och söka syndaren för att kunna rätta till felen tar mycket tid. Hjälp Gun och Astrid för deras arbetsbelastning är hög nog utan att rätta till rent slarv. Ett tips: läs rubrikerna för kolumnerna i dagbesked och loggbok, füll i och kolla sedan att det blev rätt.

En uppmaning till som är av skrivkaraktär. Skriv tydligt i bränslebeskedet vid tankanläggningen. Du måste skriva upp all olja du fyller i våra flygplan.

Vidare, kolla att du tar rätt olja. Vid oljepåfyllningen på fpl är det märkt sorten av olja som skall användas! Blanda inte!

Vi är en av landets största flygklubbar och flygskolor, mycket folk är i rörelse i våra lokaler. Därför ber jag alla att hålla god ordning i klubbhuset och andra utrymmen, hangarer, runt väggar och hangarplattor. Ställ tillbaka material och utrustning där du hämtat den.

Nu kommer den vanliga påminnelsen när det gäller lösa prylar i flygplan! Pennor, klämmor, gem, golfbollar, ja många andra saker. Jag har samlat lite under en period och resultatet är skrämmande! Därför ber jag alla att ta med allt ni har tagit med er in i flygplanet när ni avslutat er flygning!

Fuska inte då du gör din kontroll av flygplanet före flygning!

Så har vi det här med Checklistor. Använd checklistan så går allt lugnt och väl. Du behöver ej vara orolig att du har glömt något. Checklistan lär man sig aldrig utantill, den använder man, det har vi lärt ut!

Låt oss slippa strömlösa flygplan på morgonen i fortsättningen. Checklistan! Skall följas vid flygnings avslutande också!

Tag del av AIP när det gäller ÖKC öppethålltider. Om man ropar när dom har stängt så är det inte fel på radion!

Så här års kommer mörkret fort. Studera därför vår mörkerkurva på väggen så att du inte bryter mot BCL.

Men vi lär gärna ut mörkerflygning! Mörkerskolningen har börjat. Boka för utbildning! Du som har mörkerbevis, håll kunnandet vid liv!

JOHANNES HAR ORDET....

Ja, en liten detalj till. Respektera din bokning av fpl. Det händer ofta övertramp. Kärran kommer hem mycket tidigare än bokningen anger. När någon ringer eller tittar i bokningspärmen finns inget att flyga med. Men så helt plötsligt finns både ett och två fpl på parkeringen fast inget skulle finnas. Outnyttjat flygplan i fint flygväder blir resultatet!

Och om man blir sen så meddela detta snarast så att en ombokning kan ske.

Ja, det här var mycket av negativt men tyvärr kall och klar sanning. God ordning på marken ökar säkerheten i luften!

OBS! Läs Vintervisheter (se bilaga).

Johannes.

TÄVLINGSVERKSAMHETENNATTUGGLOR

När MÖRKRET faller....

Ja, då är det dax. MÖRKERDAX.... för Nattugglan. Den 28 oktober träffas vi på klubben kl 17.30 för att genomföra NATTUGGLAN 4. Men dessförinnan, t.ex. den 21/10 kl 17.30, är det lämpligt med en liten genomkörare: Att vara vältränad är ett villkor, 5 landningar minst (i mörker alltså).

Därefter följer de slag i slag. NATTUGGLAN 5 den 11/11 kl 17.00 och NATTUGGLAN 6 den 25/11 kl 17.00. Om vädret är tjurigt förskjuts programmet en vecka i taget. Alltid på en måndag.

Tävlingsreglerna är desamma som i våras. 4 landningar varav 2 bedömningar och 2 motorlandningar (utan hinder). Poängsättning, se anslagstavlan.

TÄVLINGSRESULTAT

Och så några tävlingsresultat.

GRIPEN 4, 85-06-03 (tävlingsledare Leif Thelander)

- | | | |
|----|------------------|--------|
| 1. | Sture Lahrin | 107 pr |
| 2. | Göte Agenhed | 111 pr |
| 3. | Torbjörn Persson | 147 pr |

GRIPEN 5, 85-09-02 (tävlingsledare Håkan Bengtsson)

- | | | |
|----|--------------|--------|
| 1. | Seve Barth | 99 pr |
| 2. | Gösta Niss | 131 pr |
| 3. | Göte Agenhed | 139 pr |

KM '85, 85-09-14 (tävlingsledare Rune Carlsson,
(DM '85) Björn Kullberg)

- | | |
|---------------------|--------|
| 1. Sture Lahrin | 197 pr |
| 2. Nils-Eric Zander | 263 pr |
| 3. Lars Olson | 289 pr |

GULA SPÅRET, 85-09-30 (tävlingsledare Bo-Göran Nilsson,
Lars Grönlund)

Leif Thelander spanade bäst vid årets upplaga av Gulä Spåret. Detta tillsammans med en bra landningsserie gjorde honom till vinnare av tävlingen för andra året i följd. Tävlingen genomfördes under goda yttre förutsättningar och lockade 13 startande.

Resultat

- | | |
|-------------------|--------|
| 1. Leif Thelander | 149 pr |
| 2. Ulf Edlund | 190 pr |
| 3. Senny Barth | 236 pr |

DM FRÅN MARKEN

Söndag kl 15.00

Förberedelserna började med att jag och Jonny (som var fotograf) tillsammans valde ut lämpliga fotomål utmed banan, som sedan fotograferades ifrån CEE. Nu var det spännande att se hur bilderna skulle se ut. Skulle de vara tillräckligt skarpa, för svåra eller rentav pinsamt enkla att hitta.

Tisdag kl 19.00

Äntligen! Förhandskopiorna på bilderna är klara. De såg ju riktigt bra ut, även om jag så här i efterhand nu när jag hade flugit banan tyckte att målen var lite i enklaste laget. Vi valde ut de bilder som skulle vara med, delegerade arbetsuppgifterna och beslöt att träffas igen på fredag.

Fredag kl 18.00 och dagen före tävlingen

Katastrof! Bokhandeln hade inte hunnit skaffa fram kartorna och dessutom fattades det funktionärer. Turligt nog löste sig kartproblemet när vi hittade 8 st kartor i försäljningsskåpet och Rune hade 4 st kvar från en gammal tävling. Funktionsfrågan löste sig hjälpligt framemot kl 22 och efter många telefonsamtal. Därefter var det dags för Rune och mig att preparera kartorna och göra iordning startkuverten, så klockan hann bli både ett och två innan det var dags för några timmars sömn.

Lördag och tävlingsdag kl 05.00

Fortfarande tre dukar kvar att lägga ut. Jag var lite orolig i början att jag inte skulle hitta till brytpunkterna, men det gick bra, även om jag ibland önskade att jag kunde ha navigerat från luften istället. Tjugo minuter före första start var jag tillbaka på klubben.

DM....

Efter att ha kört ut grejorna till märket och monterat upp radion så bar det ut i skogen igen till en tidskontroll där det fattades folk. Det blev en lång dag och när sista flygplanet hade passerat kunde man äntligen åka tillbaka till klubben. Nu var det spännande att höra vad de tävlande tyckte om fotomålen. Jag var helt säker på att de skulle ha varit för enkla. Men reaktionerna var blandade - det hade tydligen varit både lätt och svårt, vilket var skönt att höra.

En annan glad nyhet var att Mats som stått vid startkontrollen hade hittat en hel del svamp, som senare på kvällen resulterade i en välkommen svampomelett.

Björn Kullberg

VINJETTBILEN

... föreställer denna gång MFI-9HB.

NÄSTA KONTAKT

Nästa manusstopp är den 24 november och KONTAKT MED LFK beräknas vara i din brevlåda den 4 december.

PRESSTOPP

NYA MEDLEMMAR

Följande nya medlemmar hälsas välkoman i klubben:

* 111	Leif Andersson	* 133	Håkan Bäck
* 396	Bernt Järmark	* 107	Hans Abrahamsson
* 650	Morten Saether		

FLYGSTATISTIK 1985, JAN - SEPT.

	U	SK	YF	TJ	Summa	ÅRSBUDGET
1985	1352,15	1179,40	418,05	48,00	2998,00	4100 tim
1984	1475,20	1069,15	538,25	59,55	3142,55	4400 tim

Tommy B.

STUDIEBESÖK...

Tisdag 26/11 kl 18.30 på Östgöta Kontrollcentral, Bråvalla.
Samling vid LFK senast kl 18.00 för ev samäkning.

ALLMÄNT KLUBBMÖTE

Boka redan nu tid till vårt allmänna klubbmöte onsdag 27/11.
Mer information i nästa KONTAKT.

Björn.



MEDDELANDE FRÅN LUFTFARTSINSPEKTIONEN

D 1/85

3 JAN

Vintervisheter

Det nya året ligger framför oss som ett oskrivet blad. Vi har alla föutsättningar att göra 1985 till ett gott år. Emellertid vet vi av flygsäkerhetsstatistiken att en del av oss kommer att begå misstag – några få kommer att göra fatala misstag. Många av oss kommer att få nyttiga erfarenheter. Du som pilot kan redan nu bestämma Dig för att inte bli en av de som råkar illa ut – var med och gör 1985 till ett säkert år!

Så här års är det ofta små detaljer som kan vara avgörande för om Din flygning skall bli lyckad eller ej. Vinterflygningens speciella problem gör att Du måste vara mer uppmärksam. I landets norra delar har snö, is och kyla varit ett faktum ett längre tag medan de södra delarna inte ännu provat på riktiga vinterförhållanden. Icke desto mindre är det lika viktigt att vara beredd när vintern slår till – och det gör den även i söder.

Vi vet att flygning betyder samverkan mellan tre faktorer – människan – maskinen – miljön. Vi kallar det för *Human Factors* – mänskliga, tekniska och miljömässiga faktorer som påverkar oss alla och därmed även säkerheten. Det är känt att ca 85% av alla haverier beror på just dessa human factors – inom enbart privatflyget är siffran upp emot 90%. Så låt oss titta på vad *människan* kan göra för att vinterflygningen skall bli säkrare.

Låt även kroppen ingå i flygförberdelserna. Checka av frågorna innan flygning:

- FLYGTRIM**
- Är min kropp i flygtrim?
 - Är jag förkyld?
 - Har jag tagit receptbelagd medicin?
 - Om så är fallet, är min medicin »trafikfarlig» – dvs märkt med en röd triangel. Kolla för säkerhets skull med Din flygläkare. Även en del mediciner utan röd triangel kan verka nedsättande på reaktionsförmågan och påverka flygsäkerheten.
 - Är jag nykter?
 - Känner jag mig pigg och kry?
- KLÄDSEL**
- Är jag rätt klädd efter temperatur och vädret utomhus?
 - Har jag rätt kläder för att kunna överleva om jag måste nödlända utanför fältet?
 - Har jag något att ta på huvudet? Om Du är barhuvad förlorar Du mycket kroppsvärme.
 - Är solglasögonen med?
 - Tänk denna tanke – Om motorn slocknar vid banändan, kan jag då gå tillbaka till hangaren utan att frysa? Kan Du inte svara ja på den frågan så är Du inte rätt klädd!

- UTRUSTNING**
- Har jag med så enkla men nödvändiga överlevnadshjälpmedel som kniv, tändstickor, signalspegel, ficklampa?
 - Är ELT: n i funktion?
 - Har jag förbandslåda med?
- PASSAGERARE**
- Du är ansvarig för dem ombord. Kolla även att passagerarna har ordentligt med kläder på sig.
- ATTITYD**
- Är jag arg eller uppretad på något?
 - Tänker jag på annat som inte har med flygningen att göra?
 - Är jag beredd på och kan acceptera att allt jag måste göra före och efter flygningen kommer att ta dubbelt så lång tid mot vad det gör under sommarförhållanden?
 - Känner jag mig det minsta pressad att göra den här flygningen?
- KUNSKAP**
- Har jag tillräckligt med kunskap om flygning i vinterförhållanden?
 - Har jag tagit reda på väderförhållandena för *hela* flygningen?
 - Har jag tagit del av all information jag behöver för att kunna fullfölja flygningen? Läst NOTAM? AIP?
 - Känner jag igen tecknen på väderförsämring så att jag slipper flyga rakt in i den?
- SKICKLIGHET**
- Kan jag lugnt och säkert manövrera flygplanet både på marken och i luften under vinterförhållanden?
 - Om värmen slutar fungera – kan jag då kränga på mig ytterligare plagg så att jag kan hålla mig tillräckligt varm för att klara av att flyga?
 - Kan jag då spaka planet på rätt sätt med alla de där kläderna på?

De här frågorna kan var och en ställa sig som skall ut och flyga i vinterväder. För flygning i fjällområde finns särskilda bestämmelser. I BCL-D 1.11 finns de särskilda krav som gäller för flygning i fjällområde. Där krävs ännu mer av människans insats för att flygningen skall bli lyckad.

Lägg på minnet – om Du bara koncentrerar Dig på flygplanet och väderförhållandena före flygning och glömmar bort Dig själv, så har Du egentligen ignorerat det egentliga problemet eftersom det är Du själv som utgör runt 85% av hotet för Din egen flygsäkerhet.

Luftfartsverkets publikationer

Privatflygaren anser i allmänhet att det är mycket svårt att hålla kunskap om alla luftfartsverkets publikationer i huvudet.

Man måste nog acceptera att privatflygaren med det nuvarande icke selektiva distributions sättet tappar greppet om det totala publikationsutbudet. Man får i stället koncentrera intresset på de problem som kräver snabba svar dvs sådant som har med planering och genomförande av flygningen att göra.

Du bör inför din PFT bläddra igenom publikationerna men vi föreslår att du denna gång koncentrerar intresset på följande:

BCL C 2.2 Certifikatbestämmelser för privatflygare inkl befogenheter
BCL D 3.2 Driftsbestämmelser för privatflygning
BCL T Trafikregler

AIP	sid	
GEN	3-1	Öppethållningstider
AGA	0-17	Förteckning över flygplatser (karta)
AGA	3-1	Förteckning över flygplatser med bandimensioner
	3-2	Ytbeläggning, telefonnummer och uppgift om PPR dvs som förhandstillstånd krävs
	3-3	
	3-4	
COM	1-1	Platsindikatorer
COM	2-1	Radiokommunikations- och navigationshjälpmedel
MET	3-1	Volmet-utsändningar, frekvenser
	3-2	Direkt förbindelse pilot/meteorolog
RAC	1-2	Flygning i luftled Flygning i TMA och kontrollzon Flygning på informationssträckor och i informationsområden
RAC	1-2	Flygning i trafikzon
RAC	1-2	Flygning inom fjällområde
RAC	1-2	Föreskrifter för VFR-flygning VFR-flygning i luftled VFR-flygning i TMA VFR-flygning i kontrollzon
RAC	1-2	Speciell VFR VFR-flygning på informationssträcka VFR-flygning i trafikzon
RAC	4-1	Särskilda föreskrifter för flygning inom vissa terminalområden och kontrollzoner och åtgärder vid radiobortfall
RAC	5	Detaljer om restriktionsområden, farliga områden militära lågflygningsruoter. Karta på sid RAC 5-41
RAC	7-1	ATIS-utsändningar

NOTAM

Information av kortvarig karaktär. Ska alltid studeras i samband med planering av en distansflygning men det kan vara nödvändigt att ta del av NOTAM även för lokala flygningar om man flyger med långa uppehåll. NOTAM B distribueras endast inom Sverige medan NOTAM A även distribueras internationellt.

AIC

Kallas även informationscirkulär
Aeronautical Information Circular

Innehåller information som har anknytning till flygsäkerheten, tekniska administrativa eller bestämmelsemässiga områden som inte är kvalificerade för intagning i NOTAM eller i AIP.

I AIC hittar man t ex

- Förteckning över luftfartsverkets publikationer
- Domar i flygtrafikmål
- Avgifter för luftfartsverkets tjänster
- Flygning över bullerkänsliga områden
- AIC B distribueras inom Sverige
- AIC A distribueras även internationellt

MFL

Meddelanden från luftfartsverket

Innehåller meddelanden av allmän teknisk karaktär som är anpassade till piloten och är av bestående natur. I MFL hittar du rubriker som:

- Faran av turbulens orsakad av större flygplan
- Flygning under vinterförhållanden
- Gyrokompasser, handhavande
- Risker med övervarv och för högt ingastryck
- Sammanställning över rapporterade störningar
- Haveriinformation osv

