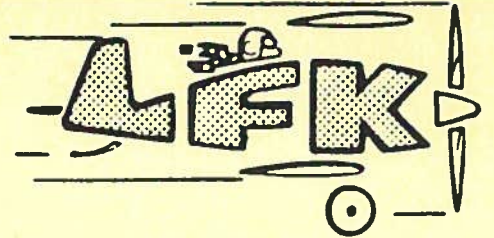


# kontakt med



MEMBERSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

REDAKTION: Per-Olov Jonsson tel A 013-183774 B 013-104358  
 REDAKTIONSKOMMITTE: Lennart Angvik A 013-282069 B 013-151773  
 Björn Johansson A 013-117530 B 013-158831  
 DISTRIBUTION: Klas Olsson och Mats Jonsson  
 ADRESSREGISTER: Gun Lundqvist expedition

**NR 6 1988**

## I DETTA NR

### STYRELSEN HAR ORDET.

\*Ordning och reda.

\*Nya medlemmar.

### JOURTJÄNSTEN.

### JOHANNES HAR ORDET.

### TÄVLINGSVERKSAMHETEN.

\*Inbjudan till nattugglan.

\*Tävlingsresultat

### KLUBBVERKSAMHETEN.

### NÄSTA KONTAKT.

### INSÄNDAREN.

\*Flyg VFR i USA.

### BILAGOR.

\*Aktuella telefonnummer

\*MFL Vintervisitet.

**HIPERBIPE SNS-7 (1975)**  
 AMERIKANSKT KONSTFLYGNINGS/SPORTPLAN

**MOTOR:** EN 180-HK LYCOMING 10-360-B1E, 6-CYL. "PANNAKARBIL" MOTOR.

DATA	
SPÄNNVIDD	6,96 M
LÄNGD	6,35 M
HÖJD	1,87 M
VINGTYTA	11,16 KV
TÖRVIKT	561 KG
FLYGVIKT	867 KG (MAX)
TOPPFART	277 KM/TIM
MARSCHFART	257 KM/TIM
STIGFÖRHÅGA	457 M/MIN
TOPPHÖJD	6100 M
FLYSTRÄCKA	807 KM

**BESÄTTNING/PASSAGERAR: 1/1**

**BYGGNADSSÄTT:** SVETSAD STÅLRÖRS-KONSTRUKTION I KROPP OCH STJÄRTPLAN. VINGSTÄLL I TRÅ-KONSTRUKTION. - HELA PLANET KLÄTT MED DUK.

**HIPERBIPE - ETT KANKE EGENDOM-LIGT MÅNN SOM FÖRORAR EN FÖRKLA-RING. SKALL LÄSAS: HIGH PERFOR-MANCE BIPLANE.**

**KONSTRUKTIONSBETET PÅBÖRJA-DES 1964, OCH MAN SIKTAR PÅ ATT FRÅNSTÄLLA ETT HÖGVÄRDIGT KONST-FLYGNINGSPLAN. 1973 FLÖG FÖRSTA PROTOTYPEN OCH BEVISADE ATT MAN LYCKATS TILL 100%. FLYGPLANET GÅR "SOM PÅ RÄLS" OCH KAN UTFÖRA ALLA MANÖVRER UTAN INSKRÄNKNINGAR. RITNINGAR OCH BYGGSATSER FINNS ATT KÖPA - FIRMAN BYGER INGA PLAN FÖR FÖRSÄLJNING.**

**BORRELL AVIATION TENOING, WA, USA**

**HIPERBIPE MODEL SNS-7**

**SKALA: 1:72**

**MOTOR:** EN 180-HK LYCOMING 10-360-B1E, 6-CYL LUFTKYLD MOTOR.

**FÄRGSCHEMA:**  
 OXBLÖDGRÖN  
 CRENEGUL (VIT)  
 ORANGE

**OBS:** FÄRGERNA ÅTSKILDA AV EN SMAL VIT LINJE.

**VITT REGISTRERINGSNUMMER**

**TUNN LINJE I OXBLÖDGRÖTT**

**0-METER 1 2 3 5 10 0-FOET**

**RAK ÖVER-VINGE**  
**PILFORMIG UNDERVINGE**

**METALLPROPELLER**

**CRENEGUL**

**VITA VINGAR**

**CRENEGUL**

**VIT**

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 00 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 01  
 Flygchef och hängnr 013-18 32 01

Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
 Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-märkrets inbrott  
 Löb-, stäm-, och helgdagar : Jourhavande 08.00- märkrets inbr.



# STYRELSEN HAR ORDET

## ORDNING OCH REDA I VÅR KLUBBLOKAL OCH I VÅRA HANGARER

Tyvärr måste vi konstatera att en viss slapphet insmugit sig ibland oss när vi vistas i och utanför våra lokaler. Självklara saker som att efter en avslutad fika, måltid eller glass förpassa papper, muggar, tallrikar och tomglas till därför avsedda ställen, förefaller inte vara så självklara. Observera även att rökning inte är tillåten i klubbens gemensamma utrymmen.

Allt detta har med trivsel och miljö att göra. En gammal regel är ju att du skall lämna klubblokalen i det skick du vill se den när du kommer nästa gång. Ordning omkring dig på marken skapar trivsel och säkerhet även i luften.

## STYRELSEN

### Nya medlemmar.

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

127 Mats Andersson  
107 Zaki Aladdine  
197 Melki Karlsson  
350 Carl Håkansson  
357 Magnus Jansson  
280 Patrik Fust  
475 Tommy Lindström  
425 Stefan Kvist  
412 Jan Klefborg  
315 Lennat Halldin  
329 Joakim Henriksson  
115 Adam Andreasson

## JOURTJÄNSTEN

### FÖR INFORMATION.

---Fulla papperskorgar skall tömmas i sopsäckar som inte skall förvaras i köket eller utanför toaletten. Vi har ett soprum bakom plåthangaren. Där skall sopsäckar och kartonger ställas.

---Gräsklippning och uppstädning utomhus och även i våra hangarer är lämplig sysselsättning när fpl är i luften. Det är inte nödvändigt att sitta inne och passa telefon och radio hela tiden.

---OBS! Läs i Jourpärlen!

Ny föreskrift har utkommit från Saab-Scania om flygning när trafikledningen är stängd. TMFO-88-14.

Dragning för de jourhavande under Aug och Sept har utfallit med vinst för

423 Mikael Klementz

602 Nils Pahlsson

1 tim Cessna 152  
**GRATTIS!**

L. Lönn.

## **JOHANNES HAR ORDET**

OBS ! Fr.o.m måndag 24/10 har LFK ingen kvällsjour. Detta innebär att Du som flyger innan mörker måste hjälpa till med tankning och inställning av flygplanet.

OBS ! Gäller alla som ska göra PFT före sin förnyelse av certet. Enl. LfV får PFT göras 6 månader före giltighetens utgång. Vi kan inte klara av inbokningen av PFT om Du inte kommer i god tid. Idag måste vi boka av vissa elevbokningar för att rädda certen. För närvarande har vi två månaders framförhållning i bokningspärlen. Hjälp till och kom med din PFT-bokning i tid !

Johannes

## **TÄVLINGSVERKSAMHETEN**

### INBJUDAN.

Snart är det dags att avsluta 1988-års landningstävlingar i mörker, NATTUGGLAN. Det återstår 3 deltävlingar av 6. Du som har mörkertillstånd, passa på tillfället till nyttig träning. Kom till LFK-klubbhus

måndag 1988-10-24, kl 1800 !

Då startar höstsäsongens tävlingar med MÖRKERTRÄNING.  
VÄLKOMMEN !

Villkoret att få delta i tävlingarna är ju minst fem landningar i mörker under senaste tre-månadersperiod.

Plats (som vanligt): Brandkårens uppställningsplats vid "Radarkullen".

Arrangör: Carl M Danielsson, tel 013-150460(B)

VÄLKOMMEN !

så även till de tre övriga tillfällena:

NATTUGGLAN 4, planerad till  
måndag 88-10-31, kl 1800

Arrangör: Seve Barth, tel 013-181076(A)

och

NATTUGGLAN 5  
måndag 88-11-14, kl 1800

Arrangör: Carl M Danielsson, tel 013-150460(B)

samt

NATTUGGLAN 6  
måndag 88-11-28

Arrangör: Senny Barth, tel 013-182160(A)

Vid olämpligt väder förskjuts planerad tidpunkt med 1 vecka i taget.

VÄLKOMMEN !

TKM/CMD

GULA SPÅRET 88-10-01

Resultat

<u>Förare</u>	<u>fpl</u>	<u>lidfel</u>	<u>Landn</u>	<u>Span</u>	<u>Totalt</u>
1. Nils-Erik Zander	C152	0	33	0	33
2. Aston Carlsson	C150	0	46	50	96
3. Christer Åqvist	C152	0	69	80	149
4. Gunnar Franzén	C152	0	29	200	229
5. Seve Barth	C152	0	36	200	236

6. Gösta Niss	C152	0	177	200	377
7. Horst Komarek	C152	0	49	350	399
8. Alf Allard	MF19	555	95	100	750

Linköpings Flygklubb  
Tävlingskommittén/B-G N

## KLUBBVERKSAMHETEN

### IFR-flygare.

IFR-träff lördagen den 26/11 kl 1300 i LFK:s lokaler för dig som flyger IFR.

Vi går igenom aktuella/nya bestämmelser, utbyter erfarenheter m.m. Vi ska även försöka ordna en "extern" föredragshållare.

Ev. blir det även middag på kvällen för de som önskar.

Hör av dig till:	P G Lundborg	arb	013-182618
		hem	013-80594
	Sture Bjelkåker	arb	011-192001
		hem	013-150902

## NÄSTA KONTAKT

Preliminärt manusstopp för nästa Kontakt är 1988-11-06.

## FLYG VFR I USA

Av  
Erik Åstrand

USA är ju i mångt och mycket ett föregångsland då det gäller flyg, inte minst då det gäller privatflyget. Större delen av allmänflygplanen i världen är amerikanska konstruktioner och privatflyget är i USA, på ett helt annat sätt än här hemma, accepterat bland folk i allmänhet som ett sätt att förflytta sig och som något som vanliga människor kan ägna sig åt. Som svensk privatflygare och besökare i detta land är det naturligtvis intressant att prova på VFR-flygning under amerikanska förhållanden. Denna artikel är tänkt att vara några samlade erfarenheter från en nybörjares första staplande spakrörelser i amerikanskt luftrum. Observera att artikeln inte på något sätt ger anspråk på att vara en uttömmande beskrivning av hur det är att flyga i USA, så de mer erfarna läsare som vill kommentera, korrigera eller komplettera innehållet må gärna göra så.

Innan man över huvud taget kommer i närheten av något flygplan måste man ta sig igenom en del byråkrati. Ett svenskt certifikat gäller inte utan vidare i USA, i alla fall inte om man skall flyga ett USA-registrerat flygplan. Flyger man över med ett svenskt plan går det nog bra men det går nog åt mer än long-rangetankar om man ska ta sig dit med en Cessna 172...

Det första man skall göra är att leta upp ett FAA-kontor, som finns i de flesta större städer. Det man speciellt skall leta efter är något som kallas "Flight Standards District Office", FSDO, som är den avdelning inom FAA som hanterar certifikatfrågor etc. Här visar man upp sitt svenska cert och får ett motsvarande amerikanskt. Om man bara vill flyga VFR krävs inget mer än att man fyller i en blankett. Om man däremot vill ha ett amerikanskt "instrument rating" krävs, förutom ett svenskt I-bevis, att man skriver ett amerikanskt teoriprov. Hela proceduren tog i mitt fall en timme. På det amerikanska certet står det att det är baserat på ett utländskt och att det har samma giltighetstid som detta. Detta innebär att så länge man håller sitt svenska vid liv gäller det amerikanska.

Nu är man formellt behörig att flyga om man lyckas hitta ett flygplan, vilket kan vara nog så besvärligt. Som bekant är försäkringssystemet i USA ett stort träsck, vilket innebär att man kan råka ut för mycket varierande bestämmelser då man skall låna eller hyra flygplan. I mitt fall uppsökte jag flygfältet i Palo Alto, söder om San Francisco och hade där turen att hitta en flygklubb där man kunde gå med som korttidsmedlem för en månad, vilket kostade i medlemsavgift lika mycket som årsavgiften i LFK! Övriga klubbar vid fältet, det fanns två till, krävde helårsavgift samt att man blev invald på ett styrelsemöte.

Palo Alto Flying Club, som klubben hette, disponerade 61 flygplan varav 19 C-152 och 13 C-172. Det var med andra ord inga problem att hitta ett flygplan man kände sig hemma i. Alla var i och för sig inte baserade på just det här fältet, men det var aldrig några problem att boka flygplan den tid man ville. Antalet flygande medlemmar i klubben var ca 300 och uthyrningsbestämmelserna var ungefär som i Linköping. Tex var man tvungen att flyga minst två timmar per hel 24-timmarsperiod. Timpriserna var ganska höga med amerikanska mått, 41 dollar för en 152:a och 52 för en 172:a, och inkluderade allt. Ungefär som i Linköping alltså tills man upptäcker att priserna gäller hobbs-tid, vilket innebär att de mäts med en klocka som startar automatiskt då man startar motorn. Nu är väl inte jämförelsen helt rättvis eftersom LFK är en relativt billig klubb medan Palo Alto ligger mitt i Silicon Valley där allt är dyrt och det finns gott om folk med gott om pengar. Allmänt sätt kan jag tänka mig att det är billigare att flyga i USA än

i Sverige, men det man sparar på billigare bränsle får man ofta betala för dyrare försäkringar. Vad som dessutom är billigare är landingsavgifter som i den mån de förekommer betraktas som intrång i den personliga friheten att flyga vart man vill!

Själva flygfältet i Palo Alto var en liten 800-meters bana, men med en parkeringsplats som rymde över 100 flygplan. Tornet på fältet hade radar, separat ground-frekvens och ATIS, vilket verkade behövas då trafiken var med svenska mått otroligt intensiv.

För att få ta del av detta utbud krävdes det att man gjorde en kontrollflygning med en flyglärare på klubben. Lärare fanns tillgängliga samma dag som jag stövlade in, men eftersom jag var nybörjare i USA rekommenderades jag att gå hem och läsa på amerikanska bestämmelser och komma tillbaka nästa dag. För ändamålet inköptes två publikationer vid namn FAR (Federal Aviation Regulations) och AIM (Airman's Information Manual). Den första innehåller ren lagtext typ BCL och talar om vad man får och inte får göra. Den andra är mer av "How to do it"-typ och går in på hur luftrummet ser ut, när man måste kontakta vem, hur inflygningar till en flygplats, både VFR och IFR, skall gå till, var och hur man får reda på väder, etc. Även om det är en officiell publikation så har den mer karaktär av lärobok. Båda dessa finns att låna av undertecknad om någon är intresserad.

Eftersom de ville kontrollera nya piloter ganska ingående på klubben, och då kanske speciellt utlänningar, gjorde vi en komplett amerikansk BFR, eller PFT som det heter på svenska. Detta var alltså inte någon formell nödvändighet, men det skadar ju inte att ha den inskriven i flygdagboken. En amerikansk PFT består av mycket snack före flygningen där man mer eller mindre blir förhörd på bestämmelser etc. Bla ägnades lång tid åt att diskutera farorna med att flyga påverkad av alkohol eller narkotika, vilket tydligen var vanligt att folk gjorde i USA.

Själva flygningen var inget större problem. En PFT i USA går till ungefär som hemma med lite låg fart, branta svängar, nödlägen etc följt av ett antal studsar. Det enda man inte gjorde var instrumentflygning, fast å andra sidan såg jag inte så många moln i Kalifornien under de tre veckor jag var där. Under skolflygningen hyrde man flygplanet för samma pris som vanligt, men man fick betala läraren 20 dollar per timme för den tid man disponerade honom, alltså även under de inledande diskussionerna. För min egen del slutade räkningen för PFT'n på en timme flygning och fem timmar lärare.

Det som vållade klart mest problem var radiokommunikationen. Fraseologin i USA är inte riktigt som man är van vid. Allmänt sätt kan man säga att de kortar ner anropen mycket och nästan ingenting läses tillbaka av piloten, man kvitterar bara med sin anropssignal. Dessutom pratar de dubbelt så fort som här hemma så man får verkligen vara alert och lyssna noga. Ett annat problem är att headset nästan aldrig förekommer i plan man hyr. Antingen får man ha med sig det själv, eller också får man använda handmikrofonen och högtalaren i taket, vilket gör det ännu svårare att höra vad de säger.

Efter PFT'n gick jag därför och köpte en handbok i radiokommunikation och läste på diverse ting, såsom hur man förkortar anropssignaler, fraseologi i olika situationer, vad man förväntades läsa tillbaka etc. Även denna bok finns till utlåning om någon är intresserad.

Så var det då dags att ge sig iväg på egna vingar. Till att börja med kan det vara lämpligt att titta lite på hur det amerikanska luftrummet är organiserat. Tyvärr så heter allting annorlunda i USA. Begrepp som CTR, TMA, TIZ etc finns över huvud taget inte. För en VFR-pilot är skillnaden mellan kontrollerad och icke kontrollerad luft normalt enbart att man tillämpar olika väderminima. Dessa är något lägre än i Sverige med sikt 3 statute miles och 500 ft vertikalt från moln inom kontrollerad luft och sikt 1 mile och fritt från moln i okontrollerad



luft. På högre höjd gäller något högre värden. Det faktum att man befinner sig i kontrollerad luft betyder inte att man måste prata med någon trafikledning, utan det enda som krävs är att man följer halvcirkelelsen samt att om man har transponder måste den vara påslagen och inställd på 1200.

I närheten av flygfält kan det dock vara lämpligt att använda mikrofonen. För mindre flygfält utan kontrolltorn finns oftast en speciell frekvens publicerad, sk Unicom-frekvens, där man kan sända ut sina avsikter. Ibland finns det någon som svarar på frekvensen och kan ge information om känd trafik typ våran AFIS, men detta gäller inte alltid. Det finns inte heller någon motsvarighet till våra TIZ där man måste informera om sin närvaro så man måste alltid hålla utkik efter flygplan som inte öppnar munnen. Pga detta och den med svenska mått mått stora mängd småflygplan som trafikerar fälten krävs förutom god uppsikt dessutom en god disciplin i trafikvarvet. Normalt flygs hela varvet med reducerad fart och man skall i princip alltid ansluta till trafikvarvet med 45 graders vinkel in på medvinden och på korrekt trafikvarvshöjd, som normalt är 1000 fot över marken dvs där vi är uppe och gör bedömningslandningar.

På större flygfält med kontrolltorn krävs givetvis mer ordning och reda. Finns det ett torn finns det också alltid en kontrollzon (CZ) som normalt sträcker sig tre till fem miles ut från flygplatsen. Kontrollzonen är dock av mindre intresse för VFR-flygaren, utom om man skall flyga speciell VFR som fungerar ungefär som här hemma. Mera intressant är det som kallas ATA, Airport Traffic Area, som alltid finns runt flygplatser med kontrolltorn. Denna finns till skillnad från kontrollzonerna inte utsatt på flygkartan men sträcker sig alltid fem statute miles ut från fältet och upp till 3000 ft gnd. Det är inom detta område, oavsett hur kontrollzonen ser ut, man måste ropa upp tornet och begära instruktioner i vanlig ordning. Ofta används normalt trafikvarvsbeteende med 45-graders anslutning till medvinden även av kontrolltornet.

Vid flygfält med ännu mer trafik finns även något som kallas ARSA, Airport Radar Service Area. Denna sträcker sig normalt tio nautiska (!) mil ut från flygplatsen och har en ovalsida på 4000 fot (se fig). Inom detta område är man skyldig att kontakta kontrollen. Man behöver dock inget regelrätt färdtillstånd utan det faktum att man har upprättat radiokontakt och informerat om sin närvaro räcker för att man ska få ge sig in i området. I det avseendet påminner ARSA't om våra mindre TMA'n typ Karlstad eller Jönköping, men som namnet säger tillhandahålls radarservice för sekvensiering och undvikande av annan trafik. Normalt separeras dock inte VFR-trafik inbördes utan de instruktioner man får är mer av informativ karaktär. Ytterligare tio nautiska mil ut från ARSA't finns något som kallas 'Outer Area' där i princip samma service tillhandahålls, men där pilotens medverkan inte är obligatorisk. Det finns även en annan variant som kallas TRSA, Terminal Radar Service Area, som fungerar som ett ARSA men där det är frivilligt att ropa upp kontrollen inom hela området. Dessa håller dock successivt på att bytas ut mot ARSA'n.

Kring de största flygplatserna har man upprättat något som kallas TCA, Terminal Control Areas. Här ställs högre krav på utrustning, inom vissa måste man tex ha transponder med höjdrapportering. Färdtillstånd krävs alltid och all trafik separeras, även VFR. TCA't sträcker sig normalt upp till typ 8000 fot och har en undersida som successivt ökar ju längre ut från huvudflygplatsen man kommer. De är inte alltid som de är så pigga på att ge VFR-trafik färdtillstånd bland jumbojättarna, så livet blir enklare om man håller sig utanför eller under TCA't. Ett exempel på TCA, San Franciscos dito, återfinns på bifogad karta (tjocka heldragna linjer). Där finns även ett ARSA runt Oakland (tjocka streckade), samt ett antal kontrollzoner (tunna streckade).

Efter denna genomgång av luftrummet kan vi övergå till andra

amerikanska egenheter. För färdplanering anlitar man något som kallas FSS, Flight Service Stations, dit man kan ringa och få väder och lämna in färdplaner, vilket sköts av en och samma person. FSS'n har alltid ett 800-nummer så det kostar inget att ringa. Färdplansblanketten ser givetvis helt annorlunda ut än den europeiska.

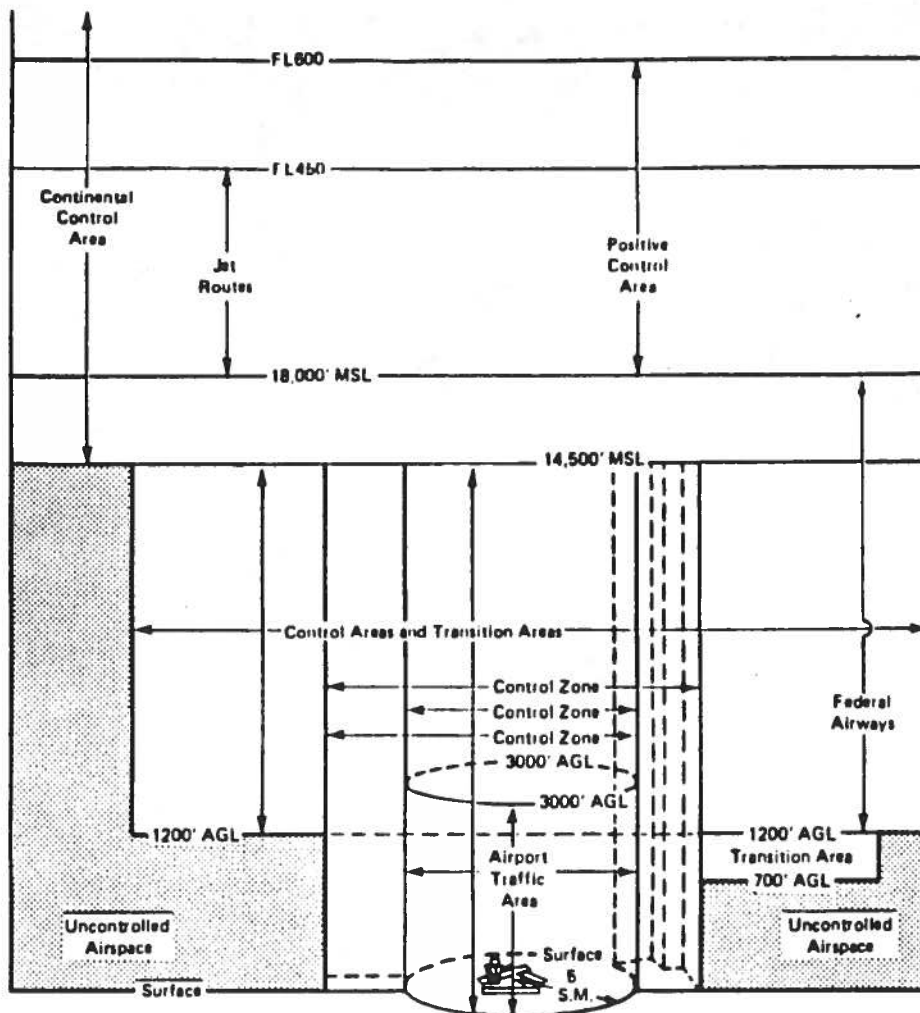
Vill man ha väder eller fixa med färdplanen under flygning går det bra att ropa upp FSS'n på speciella frekvenser. Dessa frekvenser täcker ofta stora områden vilket skulle kunna ge räckviddsproblem, speciellt för lågflygande VFR-trafik. Detta har man löst genom att FSS lyssnar på en frekvens och sedan sänder via talkanalerna på en närbelägen VOR-fyr. Då man ropar upp FSS talar man om vilken fyr man har i närheten så svarar de via den.

En annan sak som är viktig i USA är väjningsreglerna. Här hemma får man ju nästan aldrig tillfälle att tillämpa dem, men där händer det vid flera tillfällen. Väjningsreglerna är likadana som här hemma med tillägget att man skall väja för flygplan som bedriver lufttankning.

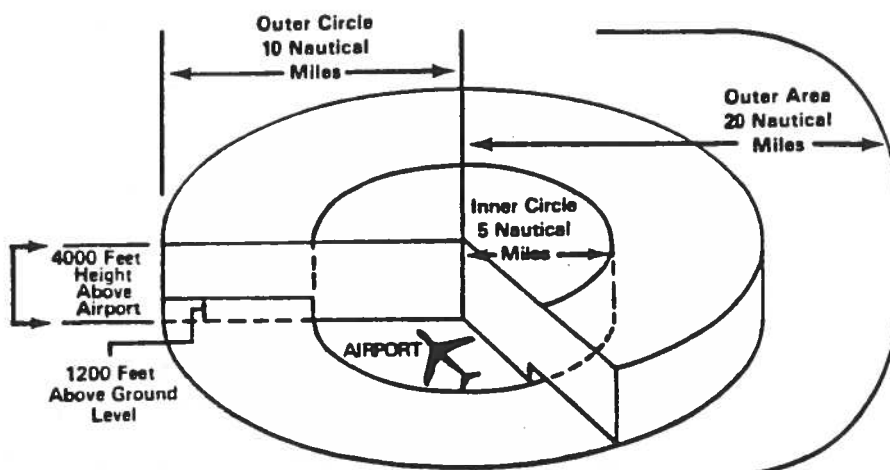
Som framgått tidigare är en hel del enheter annorlunda i USA. Sikt anges alltid i statute miles och banlängder alltid i fot. Fart och vindstyrkor anges numera i knop men lufttryck ges däremot i tum kvicksilver (1013 Hpa = 29.92 inHg). Begreppet QNH känner de inte till utan det man får höra från tornet är typ 'Altimeter two niner niner two', vilket dock mäts på samma sätt som vårt QNH.

Vi från Sverige brukar ju inte heller bry oss om det här med missvisning. I San Franciscoområdet är missvisningen ca 16 grader ost vilket är lite för mycket för att bortse ifrån. Man bör tänka på att vinduppgifter på sträckan alltid ges i sann riktning medan markvind alltid i magnetisk. Även banriktningar är magnetiska så en bana i ost-västlig riktning heter inte nödvändigtvis 09-27. Dessutom har många flygplatser parallella banor vilket gör att de heter typ 9L-27R. En annan sak som alltid är magnetisk är radialerna från en VOR-fyr, vilket framgår tydligt av kartan.

Detta var lite samlade erfarenheter efter några få VFR-flygningar i USA. Som synes krävs det lite arbete att komma in i systemet, och man får helt klart ställa in sig på att offra ett antal dagar av USA-semesteren innan man kommer upp i luften. Det som ställer till störst problem är som sagt radiokommunikationen men ett bra sätt att bemästra den är att dels öva flitigt på engelsk flygradiokommunikation här hemma och dels att ta med någon enkel bärbar mottagare för flygbandet och sätta sig vid någon amerikansk flygplats och lyssna. Belöningen kommer sedan i form av fantastiska flygupplevelser över ett landskap som, i alla fall i Kalifornien, skiljer sig helt från östgötaslätten och de småländska skogarna.



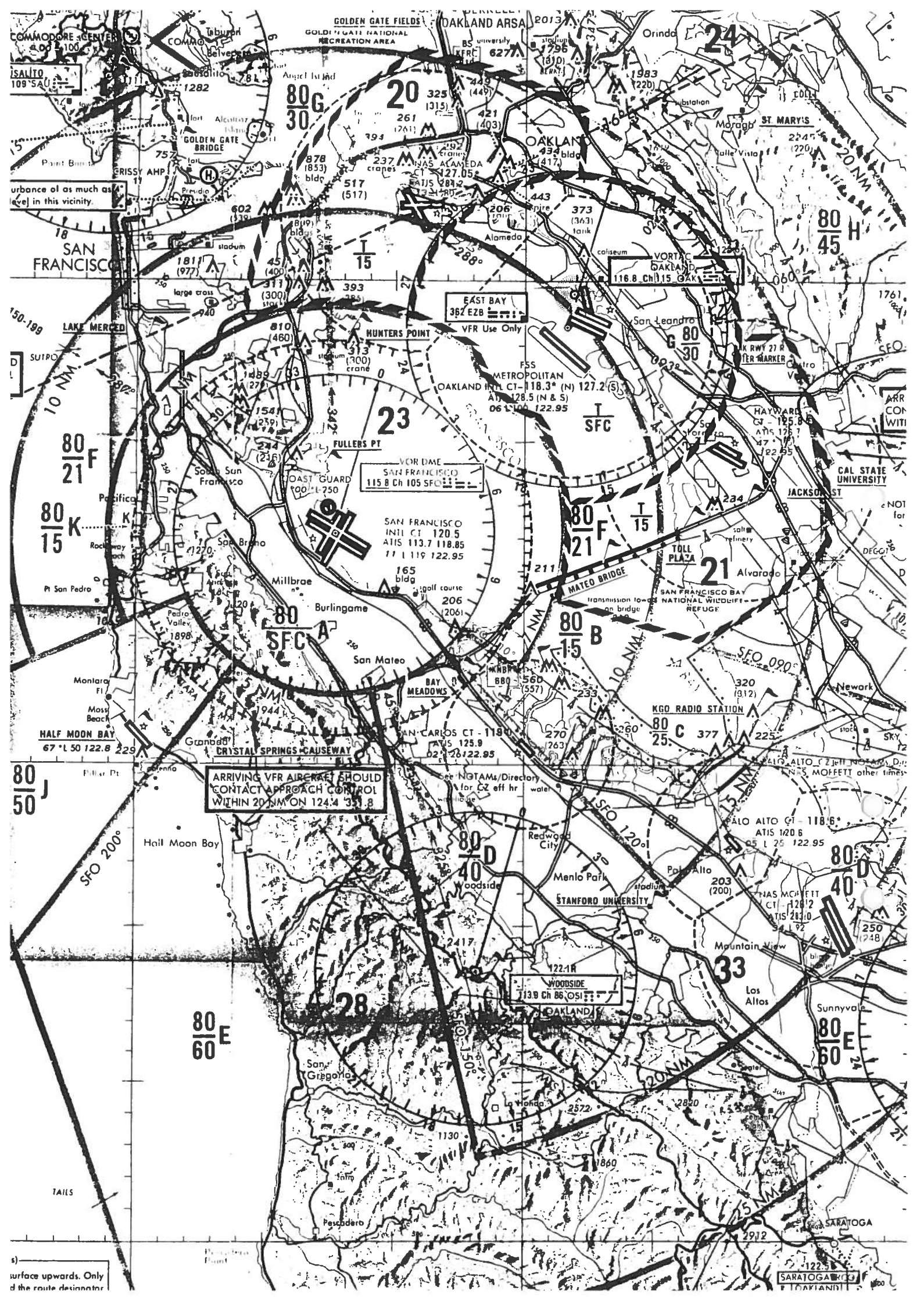
## ***Airport Radar Service Area (ARSA)***



**Services upon establishing two-way radio communication and radar contact:**  
**Sequencing Arrivals**  
**IFR/IFR Standard Separation**  
**IFR/VFR Traffic Advisories and Conflict Resolution**  
**VFR/VFR Traffic Advisories**

**Note:** The normal radius of the Outer Area, will be 20nm, with some site specific variations.

**IFR: Instrument Flight Rules**  
**VFR: Visual Flight Rules**



ARRIVING VFR AIRCRAFT SHOULD CONTACT APPROACH CONTROL WITHIN 20 NM ON 124.4 351.8

VOR DME SAN FRANCISCO 115.8 Ch 105 SFO

SAN FRANCISCO INTL CT - 120.5  
ATIS 113.7 118.85  
11 L 119 122.95

WOODSIDE 139 Ch 86 OSI

SARATOGA 122.5

surface upwards. Only if the route designator

A K T U E L L A T E L E F O N N U M M E R

Telefonen kan användas för lokala samtal och för vissa kortnummer.

Om Du vill ringa lokalt: SLÅ FÖRST "0" OCH IN-VÄNTA TON!

Följande kortnummer kan Du slå direkt (utan inledande nolla.

Vissa nummer, märkta "\*\*", kan slås med s.k. individuella kortnummer, SE SÄRSKILD LISTA.

SAAB

TWR-färdtillstånd	(18)1789	*
BRANDKÅR-Larm	(18)1500	*
Vakten	(18)3000	

VFR-Väder (Telefonsvarare)

Stockholm FIR, SÖ delen	7102	(0760-60340)	*
"-          NV delen	7103	(0760-62184)	*
Malmö FIR, N delen	7104	(031-946035)	
Malmö FIR, S delen	7105	(040-500345)	

Meteorologer

Arlanda	7542	(08-7979265)	
Landvetter	7555	(031-941400)	
Malmen	7224	(299408)	*

Briefing

Arlanda	7541	(08-7976340)	*
Landvetter	7554	(031-941145)	

Övrigt

Kungsängen TWR	7561	(011-127725)	
F13, Bråvalla	72134000	(011-194000)	
ÖKC	7107	(011-112195)	*

INLÄMNING AV FÄRDPLAN

Arlanda Briefing	7541	(08-7976340)	*
------------------	------	--------------	---

FÄRDTILLSTÅND PÅ SAAB

SAAB TWR	(18)1789	*
----------	----------	---

AVSLUTNING AV FÄRDPLAN

Arlanda ACC	7101	(08-7976333)	*
-------------	------	--------------	---

INDIVIDUELLA KORTNUMMER (GÄLLER TELEFON 183202)

SAAB TWR	1 #
MET MALMEN	2 #
ÖKC	3 #
FÄRDPLAN, INLÄMNING	4 #
FÄRDPLAN, AVSLUTNING	5 #
VÄDER; STOCKHOLM NV	6 #
VÄDER, STOCKHOLM SÖ	7 #
LARM, BRANDKÄREN	8 #



## 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!

1985

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 prövat 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 flygförberedelserna. 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» – d v s 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 nödlanda 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 glömmer 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.

