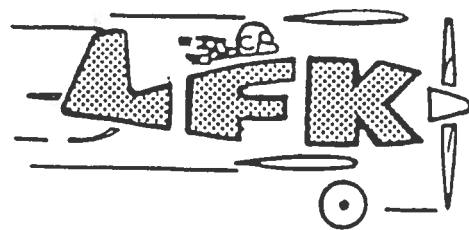


Kontakt med



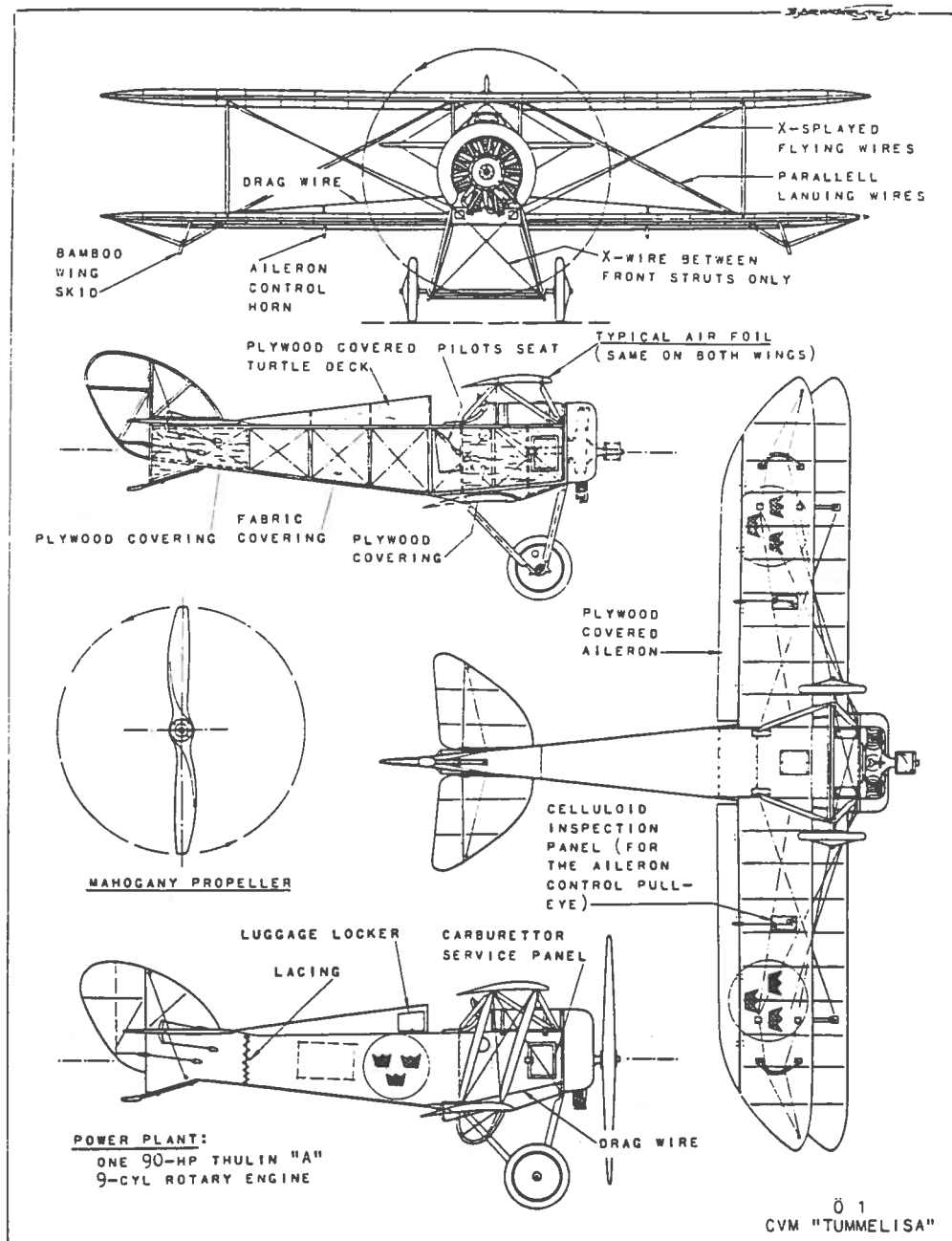
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktör: Olle Hultgren Arb 013 - 24 32 06 Hem 013 - 12 72 37

NR 5 1992

I DETTA NR

- * JOHANNES HAR ORDET
- * KALLELSE TILL KLUBBMÖTE
- * KLUBBVERKSAMHETEN
- * IFR-KVÄLL
- * TÄVLINGSVERKSAMHETEN
- * VM I PRECISIONSFLYGNING
- * HAVERIINFORMATION
- * SÄKRA SIDAN
- * FÅR JAG FLYGA?
- * NÄSTA KONTAKT



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 LINKÖPING

Tel.	Exp och jour	013 - 18 32 00
	Flygchef	013 - 18 32 01
	Tekn chef	013 - 18 32 04

Postgiro 16 01 43 - 4 Bankgiro 120 - 0732

Expeditionstider:	Skol- och flygchef	vardagar 08.00 - 09.00
	Expedition	vardagar 08.00 - 13.00

Bokningstider:	Vardagar:	Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott
	Lör-, sön-, och helgdagar:	Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

JOHANNES HAR ORDET

Efter en mycket varm och bra sommar närmar sig hösten och vintern. Då minskar också flygandet hos de flesta privatflygarna. Tänk på att vädret växlar snabbt. Ha därför goda marginaler i dina planeringar. Läs "SÄKRA SIDAN"! (återfinns tillsammans med haveriinformationen, reds anm).

Fortfarande råder tveksamheter vad som gäller PFT, certifikatets giltighet och din behörighet. Läs "FÅR JAG FLYGA?"! (sista sidan, reds anm). Gör din PFT i god tid!

Kolla ditt motorflygarkort snarast! Rätta till felaktiga adresser, telefonnummer och övrigt som inte stämmer med verkligheten. Du som inte har foto på kortet, sätt snarast dit ett (lim håller vi med!). Hjälp till snarast med detta! Korten finns i lådan i bokningsbordet.

Var noggrann vid in och utpassering ur CTR; position och höjd. Det slarvas! Stör och bullra så lite som möjligt. Det rings och klagas, och det är inte bra för oss som vill flyga! Vi vill inte ha mera restriktioner!

Påminner alla om att följa checklisten. För daglig tillsyn - kontroll före flygning - finns en särskild checklista, och för flygning finns en. Följ dessa checklistor så blir allt som det är tänkt. Hitta inte på egna regler, dom är redan provade med dåligt resultat!

Vid ombokning av flygplan är du skyldig att kolla att den tidigare bokningen blir uttraderad! Annars är ju flygplanet upptaget och blir stående på marken. Detta har hänt flera gånger i sommar. Skärpning!

OBS! OBS! OBS! Kvällsjouren upphör den 16/10. Påminner alla som flyger på eftermiddagen att tanka och kolla i bokningspärmen om någon har bokat efter dig. Om inte flygplanet är bokat, ställ in karran i hangar. Ingen annan skall behöva släpa på flygplan och tanka efter dig! Hjälpt till!

P S Under 1993 planeras 4 stycken PFT-kurser, 1 i kvartalet. Du skall gå på den som passar dig före PFT-flygning. Du som inte går PFT-kurs får betala tredubbla avgiften för enskild PFT-teori med flyglärare. D S

JOHANNES

KALLELSE

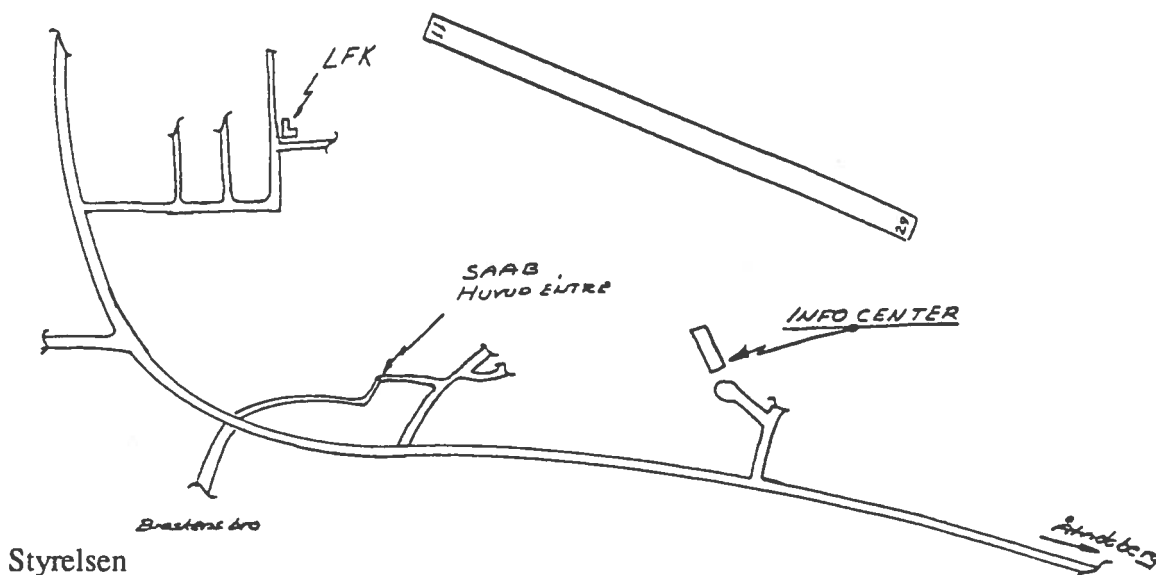
Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 2 december kl 19.00 i **SAAB INFOCENTER**. (Civilverkstadens kontorshus, infart från Åtvidabergsvägen. Se skiss nedan.)

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
3. Summering av 1992 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 1993:
 - Tekniska tjänsten
 - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten)
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - IFR-verksamheten
 - ÖSTGÖTAFLYG
5. 60-årsjubileum, flygdag
6. Flygplananskaffning
7. Budget 1993
8. Medlemsavgifter 1993
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer öl och smörgås, till självkostnadspris, att serveras.

Lista för tecknande av jourtillfällen under 1993 kommer att läggas ut efter mötet.



KLUBBVERSAMHETEN

KORT LEKTION I FLYGTEKNISKA FÖRKORTNINGAR

Som många iakttagit fungerar inte den gamla kaffeautomaten och jag har försett den med en lapp som det står U/S på. Konstigt nog har många hoppat på mig och bett om en förklaring på denna förkortning. Det står för "UnServiceable" och är en vedertagen förkortning inom flyget. Denna förkortning har ni lärt er av "Johannes" under er A-skolning som varande den mest korrekta termen att skriva i flygplanets loggbok när något inte fungerar. Andra vedertagna förkortningar som kan vara bra att kunna är U/R som betyder "UnReliable" = otillförlitlig och U/A som betyder "Utan Anmärkning".

ANGAENDE REPARATION AV GAMLA KAFFEAUTOMATEN

Den gamla kaffeautomatens myntverk är inte OK och det har skapat mycket irritation. Därför har jag valt att stänga av den helt. Tyvärr har det varit svårt att få tag på någon som är villig att reparera den till ett rimligt pris. Nu har vi äntligen fått tag på en som är villig att åtta sig jobbet och förhoppningsvis fungerar automaten igen när du läser det här. Vi kommer även i fortsättningen att köra två automater parallellt. Jag skulle också vilja passa på att berätta, att nu finns ytterligare en kaffesort i den nya automaten, nämligen Gevalia.

Med vänlig hälsning



Bengt Bergholm
Köksansvarig

NYTT HLÄLPMEDEL VID BYTE AV SOPPÅSE

I städskåpet finns nu en kartong med "stålband" och en liten apparat som tvinnar stålbanden. Snörp ihop säcken och "vik" stålbandet runt "halsen" på säcken. Trä öglorna i kroken på apparaten och dra den mot dig, säcken tvinnas ihop. Mycket praktiskt och snabbt.

Ang Flygplatsens Dag den 3 okt -92

I anslutning till Flygplatsens dag där vi fick medverka,
anordnade vi Rundtursflygning med våra 5 Piprar samt
Anders Svenssons (Waltairs) 2 plan - Rundflygslotteri
- visning av MFI 9 och Safarin samt försäljning från köket.

Till alla som bidrog till en i alla avseende
hellyckad dag vill jag framföra mitt
Varma Tack till Er fina insats.

Lennart Karlsson

KLUBBVERKSAMHETEN INFORMERAR

Nu stundar mörka kvällar då allt utearbete (trädgårdsarbete, fiske, golf mm.) blir svårare att utföra, då kommer naturligtvis vi att se till att det finns alternativ till TV-tittandet.

Innan jul kommer vi att ha två mycket intressanta kvällar att bjuda på:

Kväll 1: Ulf Dahlkvist berättar om hur det är att tävla i ett "flyg-jorden-runt" rally. Ulf deltog i "Round the world air race -1992" som gick av stapeln juni-juli i år. Detta kommer att bli mycket intressant och kan säkert ge alla ett intresse av att ge sig ut på lång-turer.

Tid: Måndagen 9 november - 1992. Kl 19.00

Plats: Flygets hus i Malmslätt.

Kväll 2: Missa inte vårt årliga besök till ÖKC i Norrköping och se ansikten bakom rösterna vi alla har pratat med i radion. Mycket intressant!

Denna kväll är antalet platser begränsade till 25 st. Anmälningslista kommer att sättas upp på klubben ca 2 veckor innan besöket, föst till kvarn.....

Tid: Tisdagen 17 november 1992, samling klubben kl 18.00

Plats: ÖKC i Norrköping.

GLÖM inte att anmäla dig. Mer information kommer att finnas på klubben inför respektive kväll.

Missa inte dessa två toppen-evenemang!!

Har du ideer på andra typer av klubb-kvällar mottar jag dessa tacksamt.

Per Jonsson

JORDEN RUNT
JORDEN RUNT
JORDEN RUNT

I ett *litet* flygplan ????

Ja, varför inte?

ULF DAHLQVIST
har gjort det.

Kom och lyssna på när han berättar om sin resa

Plats: Flygets Hus, Malmslätt
(snett mittemot vakten, F13)

Tid: Måndag 9/11 kl. 19.00

VÄLKOMMEN !!

Klubbverksamheten, LFK

IFR-KVÄLL

Måndagen den 16 november kl. 18.30

Preliminärt program:

- **Nya bestämmelser m.m.**
 - **Isbildning**
 - **Satellitnavigering**
 - **Intressanta rapporter/MFL etc.**
 - **Kanske någon extern talare**
 - **Allmän diskussion.**
-

Den här kvällen räknas som "PFT-teori" för Dej som avser göra/har gjort IFR-PFT vid LFK.

**Dessutom blir det någon form av enklare förtäring.
Kostnaden beräknas till 150:-**

Anmälan till expeditionen eller lista på IFR-anslagstavlan.

VÄLKOMNA!!

IFR-intressegruppen

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

Nu då höstmörkret har sänkt sig ordentligt, så börjar det bli dags att ta sats för lite mörkerflygning.

Ett väldigt bra sätt är att delta i våra populära "Nattugglor". De börjar med mörkerträning, också fantastiskt bra att delta i, nu den 17 oktober kl. 17.30. och fortsätter sedan enligt programmet som bifogas denna "Kontakt".

Tag chansen att delta i en rolig tävlingsform, kom till "märket". Vi har också ett par "Gripar", som vi kör på sedvanligt sätt på lördagseftermiddagar.

De eventuellt uppskjutna "Gripar" vid tiden för pressläggning, kommer att annonseras på anslagstavlan, så håll ögonen öppna.

/Leif

OBS!
Den flera gånger
uppskjutna landnings tävlingen
"gripen 2" har nytt tävlingsdatum.
Lördag 17/10 14.00
Reservdag: Söndag 18/10 9.00
Kom och var med!

Mats
Jonsson

KM

Söndagen den 30:e augusti var det återigen dags för årets stora äventyr. Det numera mycket kända och respekterade klubbmästerskapet gick då av stapeln.

På grund av Blue Angels' eskapader på Tullinge, var det bara dom mest entusiastiska av klubbens många tävlingsflygare som ställde upp.

Landingstävlingen blev förlagd till de tidiga morgontimmarna, för att inte reta SAAB-tornet i onödan. Redan på ett tidigt stadium stod det klart att titelförsvaren Mats Jonsson skulle få problem med att upprepa fjolårets bragd. Markkontakten med det ena huvudjulet 100 m. före märket blev nämligen direkt upptäckt av domarnas falkögon (ivrigt hjälpta av dom andra medtävlare, som i sådana situationer också besitter falkögon). Den suveräna ledaren efter landningsmomentet var istället Seve Barth, med endast 56 prickar (efter det nya, strängare prickbelastningssystemet!)

Lagom till navigeringstävlingen blev det strålande solsken. Seve misslyckades lite i färdplaneringen, så tyvärr föll han ned på resultatlistan. Mats Jonsson imponerade därimot stort. Till exempel missade han endast två fotomål i spaningsmomentet. Denna inspurta räckte ändå ej till slutsegern, som i år gick till Svante Jonsson som visade jämn och fin flygning.

Mats Warstedt och Marcin Tubylewicz

Gula Spåret 1992

Plac	Namn	Typ	Reg	S	M	D1	D2	D3	D4	D5	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	Tillägg	Landin1	Landin2	Summa	
1	N-E Zander	C152	IFX	0	0	0	40	0	0	0	40	0	40	60	0	0	0	0	0	0	0	0	24	28	232
2	Gunnar Franzén	C152	IFX	0	0	40	0	40	0	0	60	0	40	40	40	0	40	40	0	60	0	50	70	520	
3	Senny Barth	MF19	XHD	0	0	0	40	40	60	0	60	40	0	60	40	0	40	40	0	40	0	14	50	524	
4	Per Persson	PA18	KEG	0	0	60	0	0	0	0	40	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	100	300	560	
5	Ove Gandahl	PA28	KII	0	0	40	0	40	40	40	40	0	40	40	0	0	40	40	40	0	0	300	30	730	
6	Rune Carlsson	PA28	KII	0	0	40	40	40	0	40	40	0	60	40	0	0	60	40	60	0	0	5	300	765	
7	Svante Johnsson	PA28	KII	0	0	40	40	40	40	40	0	60	40	40	0	0	40	40	0	0	0	300	300	1020	
8	Åke Jarlhäll	PA28	KII	40	0	40	0	40	0	0	40	0	40	40	40	0	40	40	0	0	200	300	300	1160	
9	Håkan Bengtsson	PA18	KEG	b r ö t																					
9	Björn Kullberg	PA18	KEG	b r ö t																					
9	Arthur Thuresson	C152	IFX	b r ö t																					

Landningstävling GRIPEN 4
=====

Datum: 19/9 92
Vind: N 0-3 kt

Nr	Namn	Fpl	Motor		Bedömning klaff		Bedömning utan klaff		Hinder met prick anm	Tot
			met prick anm	anm	met prick anm	anm	met prick anm	anm		
1	Mats Jonsson	KII	25	25	7	7	27	27	16	75
2	Seve Barth	IFX	-3	9	14	14	37	37	-8	84
3	Thage Wennström	KII	12	12	35	35	22	22	23	92
4	Ulf Edlund	KII	-11	33	-16	48	-7	21	18	120
5	Niklas Hultmark	KII	18	18	32	32	32	32	46	128
6	Gunnar Franzen	IFX	-5	15	19	19	>50	150	-10	214
7	Göte Agenhed	IFX	30	30	25	25	>50	150	18	223
8	Martin Tubylewicz	XIS	10	10	39	39	<-30	150	49	248
9	Ove Gandahl	KII	-20	60	<-30	150	13	13	28	301
10	Svante Jonsson	KMH	44	44	>50	150	>50	150	43	387
11	Jan Hull	KII	<-30	150	<-30	150	<-30	150	5	455
12	Arthur Thuresson	IFX	<-30	150	<-30	150	>50	150	36	536
13	Leif Andersson	KII	>50	150	>50	150	<-30	150	>50	600

1) Under glidbana

Mats Jonsson
Mats Jonsson
Tävlingsledare

Landningstävling GRIPEN 5

Datum: 10/10 92
Vind: V-SV 10-15 kt

=====

Nr	Namn	Fpl	Motor		Bedömning klaff		Bedömning utan klaff		Hinder		Tot
			met	prick	anm	anm	met	prick	anm	met	
1	Seve Barth	IFX	12	12	13	13	14	14	11	11	50
2	Mats Jonsson	KII	11	11	8	8	-4	12	22	22	53
3	Göte Agenhed	IFX	-12	36	20	20	0	0	-7	21	77
4	Ove Gandahl	KII	12	12	2	2	-3	9	18	18	91
5	Gunnar Franzen	IFX	-18	54	17	17	16	16	21	21	108
6	Senny Barth	XHD	3	3	<-30	150	-3	9	37	37	199
7	Niklas Kultmark	KII	-8	24	2	2	35	35	>50	150	211
8	Thage Wennström	KII	24	24	-11	33	<-30	150	47	47	254
9	Bengt Bergholm	IFX	35	35	<-30	150	35	35	42	42	312
10	Martin Tubylewicz	XIS	24	24	<-30	150	-16	48	>50	150	372
11	Kimo Wass	KMH	<-30	150	<-30	150	41	41	47	47	388
12	Anders Danielsson	KMH	-6	18	<-30	150	<-30	150	>50	150	468
13	Solvig Övrebö	XIS	45	45	<-30	150	>50	150	>50	150	495
14	Arthur Thuresson	KII	>50	150	<-30	150	<-30	150	>50	150	600

1) Under glidbanan

Mats Jonsson
Mats Jonsson
Tävlingsledare

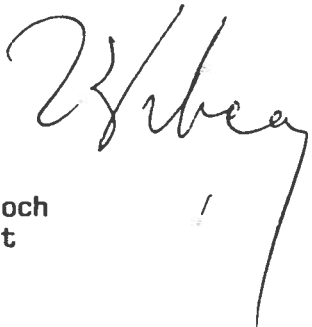
TÄVLINGSKALENDERN HÖSTEN 1992

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
920822- 920823		Augustinaven Norrköping	Norrköpings FK
920829 920830		KM KM (reserv)	Mats Warstedt Marcin Tubylewicz
920905- 920906		Arosnaven Västerås	Västerås FK
920919 920926	14.00- 14.00-	Gripen 4 Gripen 4 (reserv)	Mats Jonsson Mats Jonsson
920912 920913	heldag heldag	Gula Spåret Gula Spåret (reserv)	Lars Grönlund/ Thomas Lampe
921003 921010	14.00- 14.00-	Gripen 5 Gripen 5 (reserv)	Horst Komarek Horst Komarek
921017 921017 921018	14.00 17.30 9.00	Gripen 2 Mörkerträning Gripen 2 (reserv)	Mats Jonsson Seve Barth Mats Jonsson
921025 921108	10.00-14.00 10.00-14.00	Gripen 6 Gripen 6 (reserv)	Leif Thelander Leif Thelander
921107 921121 921205	17.30 16.30 16.00	Nattugglan 4 Nattugglan 5 Nattugglan 6	SEVE BARTH N-E Zander Göte Agenhed

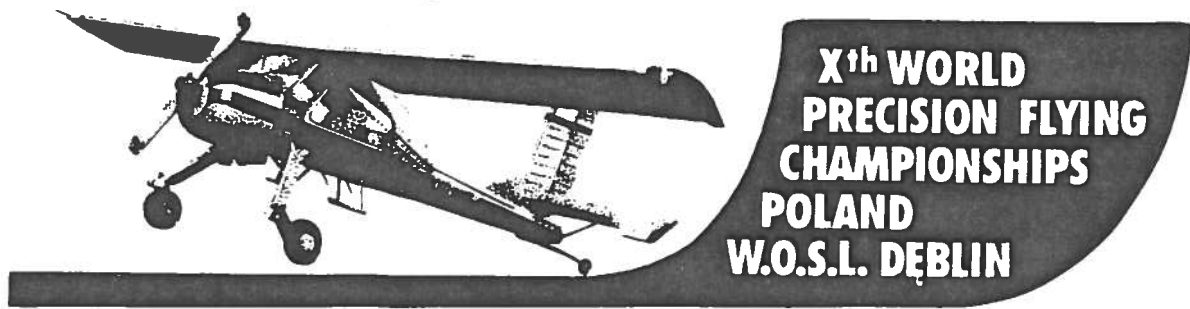
Prisutdelningar enligt separat meddelande.

Linköping Januari 1992


Horst Komarek, LFK


Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef

med förbehåll för civil- och
militär provflygverksamhet
och övrig trafik.



VM I PRECISIONSFLYGNING 1992

Av Sture Lahrin

Årets världsmästerskap i precisionsflygning avgjordes i den polska staden Deblin, 10 mil sydost om Warszawa. Det svenska laget bestod av Tom Carlsson, Claes-Magnus Johansson, Erling Lindholm, Johan Nylén och Sture Lahrin med Henry Lindholm som lagledare.



Sture Tom Henry Claes Johan Erling

Jag skulle flyga med SE-IFX, Linköpings Flygklubbs Cessna 152. Förutom att i god tid ha bokat nödvändig utrustning hade jag gått igenom en del detaljer. En sak jag noterat var att flygplanet inte gick att låsa. Thor Romare fixade detta problem. Inför avresan gjorde han i ordning en låda verktyg och instruerade mig i hur tändstiftsbyte går till för den händelse detta skall behövas.

För flygningen till och från Polen krävdes en del planering. Henry ordnade till varje pilot ett paket omfattande kartor, polska AIP m.m. Han gjorde också ett förslag till gemensam färdplanering. Med hjälp av detta lämnade jag in en färdplan för sträckan Sturup - Gdansk eftersom meddelande om flygning till Polen skall lämnas minst 48 timmar i förväg. Vid hemresan så småningom skulle det kunna bli aktuellt att landa på SAAB-fältet som första flygplats i Sverige. För att klara ut under vilka villkor jag kunde tulla in på en söndag fick jag kontakta tullen i Linköping. Efter några telefonsamtal kom vi fram till att det i mitt fall räckte med två timmars förhandsanmälan via färdplanen.

Vi hade bestämt att samlas på Sturup och flyga därifrån söndagen den 9 augusti kl 10. Efter tvätt av flygplanet anträdde färden till Sturup på lördag eftermiddag. Livbåten var installerad i högersits som "copilot" inför flygningen över Östersjön. Vädret var det bästa tänkbara så det blev en behaglig resa. Meddelanden på kontrollfrekvensen fick mig att lystra några gånger. Vid ett tillfälle bröts tystnaden av meddelandet "Hej alla barn och Vi befinner oss över Kastrup och till vänster ser ni Köpenhamn och till höger hemlandet". En charterkapten hade uppenbarligen sänt ut ett meddelande som var avsett för passagerarna.

Strax efter mig kom Johan till Sturup. Han hade fått hoppa in i laget efter ett sent återbud. Vi gick till briefing och meteorolog för en första information. På briefing väntade detta meddelande.

```
ZCZC AYF470 062146
GG ESSAZPIX
062144 EPRL16ZX
RYT 062005 ESSAZPZX - PERM GRANTED FOR FLT
C152/SEIFX TO EPGD ON 09AUG'92.
BRBDS
```

Den öppnare attityden i öst har gjort att det i de flesta fall går att få en färdplan godkänd utan iakttagande av 48-timmarsregeln. Vi fick av den hjälpsamma damen på briefing NOTAM för den planerade sträckan. En av de VOR-fyrar vi skulle gå via var ur funktion vilket givetvis var viktig information. Det rädde en högttryckssituation varför vi kunde förvänta oss VMC men med ett visst dis. Vädret skulle bli varmt, omkring 35 grader. När Henry och Erling anlät och efter inkvarterig på hotell Propellern, hade vi en första samling över en öl och smörgås.

Flygning i grupp

På morgonen därpå anlände också Claes. Tom var i Portugal och skulle flyga reguljärt till Warszawa några dagar senare. Vi fick den senaste informationen och vi lämnade in färdplaner för sträckan Gdansk - Deblin. Det hände inte så mycket annat på Sturup just då så personalen kunde koncentrera sitt intresse på oss. På det viset blev det en avresa under riktigt trivsamma former.

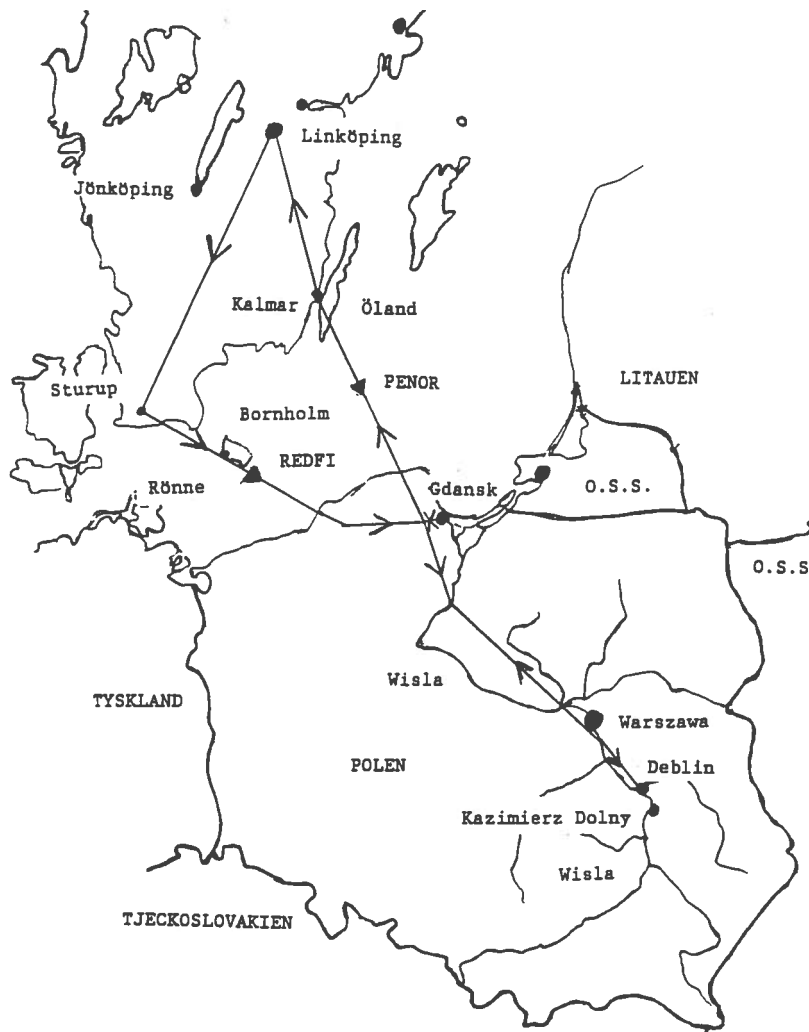
Vi hade lämnat in våra färdplaner individuellt men vi avsåg att flyga i grupp. Vid uttaxningen blev vi stoppade då en av våra färdplaner inte förmedlats på rätt sätt. Flygledaren i tornet löste problemet på några minuter. Vid uppställning för start intog vi våra platser i "formationen". Erling skulle ta täten eftersom hans plan var långsamt och relativt välutrustat. IFX hade bättre fartresurser än de övriga (150-or) så jag låg i bakersta paret. Efter att ha passerat Rønne VOR och rapportpunkten REDFI gick vi mot VOR-en DAR som ligger innanför den polska kusten. En VOR är onekligen en tillgång vid anflygning mot en konturlös kust i disigt väder. I detta läge hade vi också fått kontakt med Warszawa kontroll. Medhavd dricka och bulle smakade i det här läget bra.

VFR-flygning i Polen skall ske längs luftledningarna på en höjd av 300 - 900 meter (under helger upp till flygnivå 100). Lägre höjder skall företrädesvis anges i meter. De kartor vi hade var TPC-kartor i skala 1:500.000. Dessa tryckes i England och innehåller också texten nedan.

<p>WARNING Aircraft infringing upon Non-Free Flying Territory may be fired on without warning. Consult NOTAMS and Flight Information Publications for the latest air information.</p>
--

Denna text känns lite föråldrad men riktigt säker kan man kanske inte vara. Om våra svenska av regeringen upprättade restriktionsområden sägs ju att obehörigt inträde kan bli föremål för militära insatser.

Nåväl, vi flög på 900 meter via anbefallda VOR-fyrar (även den som var ur funktion). Efter landning i Gdansk tankade vi. Under den tidiga planeringen hade tillgång till Avgas 100LL varit ett litet



frågetecken. Enligt AIP gällde för Gdansk att 100LL skulle beställas 24 timmar i förväg. Jag uppfattade det faktiska förhållandet så att sommartid finns servicen kontinuerligt. Formalia bestod i kontroll av pass och deklaration av införda valutor och värdesaker.

Inne på briefing kunde vi konstatera att nya zeeländarna varit före oss i Gdansk. De hyrde sina flygplan i Danmark. Det gjorde också ett par av amerikanerna medan de övriga hyrde ett finskt flygplan.

Efter mat och inte minst dryck (det skulle gå åt mycket vätska under vistelsen i Polen) startade vi mot slutmålet Deblin. Vi flög nu (med Claes först) på 300 meters höjd för att minimera motvindens inverkan. Det fanns en liten risk att någon skulle behöva gå ner i Warszawa och tanka. När vi kom till Warszawas kontrollzon fick vi radarledning genom denna. I den situationen var flygning i grupp mycket praktisk. Vi utgjorde en rörelse med ett clearance för samtliga. Under färden observerade vi en skogsbrand. Den synen upprepades ett flertal gånger de närmaste dagarna.

Vid parkering efter ankomsten till Deblin var däckena kladdiga av asfalt. Det sades att det var 37 grader varmt. När vi lastat ur blev det en liten ceremoni där den svenska flaggan gick i topp. Vi hade kommit till Deblin som andra nation efter Nya Zeeland.

Deblin

Deblin är en stad med 20.000 invånare. Till formen liknar den en grupp byar. Mitt i staden finns en kyrka med en mycket ljus och fin interiör. Flygplatsen ligger i direkt anslutning till staden. I Deblin finns en militär akademi, Polens motsvarighet till Ljungbyhed. Inne på området finns ett samhälle för sig med service och bostäder. Akademiens ledning är inrymd i en palatsliknande byggnad från 1700-talet. Vi var förlagda i flyglarna som numera är hotell. I huvudbyggnadens källare finns en restaurant. Denna blev den naturliga träffpunkten på kvällarna. Musiken var västerländsk både

inspelad och levande. En 60-talslåt vi fick höra till mättnad var "Itsy bitsy teeny weeny ...". Första kvällen hade vi sällskap vid bordet av en överste på akademien.

Att ringa hem och tala om att vi var framme var inte helt lätt. Först andra dagen lyckades jag få igenom ett samtal. Det var efter tips av en nya zeeländare att det kunde gå bättre att ringa via satellit.

Flygplatsen har en 2500 meter lång bana i riktning 12/30. Parallellt med denna finns ett lika långt grässtråk. Asfaltbanan användes till landningsträning och grässtråket till start och landning vid navigeringsträning. Det skulle nog vara svårt att hantera ett arrangemang av den här storleken utan tillgång till parallella banor och ett utvecklat taxibanesystem.

Träningen börjar

För landningsträning tilldelas varje lag slottider. Passen blev längst i början då inte så många lag anlant. Ett tävlingsstråk hade målats upp 400 meter från tröskeln till bana 12. Vid landning på bana 30 blev då 2km bana på finalen. Lagledare Henry stod vid märket och rapporterade landningsresultat. Omedelbar återmatning är av stort värde vid träning. Vi kommunicerade på svenska men nollan rapporterades som "zero". Lite psykning tillhör spelet. Under ett av våra första träningspass anlände fransmännen. De blev i alla fall så påverkade av våra "zero" att de kommenterade det efteråt. Vid ett av landningspassen blev det min dag med 7 nollor på 12 landningar.

För det mesta rådde svaga vindar, men ett problem var att vinden ofta pendlade kring 90 graders sidvind. Ibland blev det då svag medvind som i kombination med termik i den starka värmen (första dagen var det ännu något varmare än vid ankomsten) gjorde förhållandena lite knepiga. Speciellt för Filip Xerxes kunde varven bli mycket långa.

En morgon kunde vi inte utnyttja hela vår slottid på grund av en åskskur. Förutom denna kvart skulle det fram till hemkomsten bara bli ytterligare 10 minuter med väderproblem.

I slutet av träningsveckan installerades det schweiziska mätsystem som sedan användes under själva tävlingen. Grundkomponenten är en slang som ger en pneumatisk impuls då den utsättes för ett tryck (minst 50 kg). En matta av sådana slangar lades ut över landningsstråket, kring nollinjen på varje meter och längre ifrån på vart femte. Impuls/icke impuls från var och en slangarna gick in till en dator för behandling (60kb cobolprogram). Det beräknade mätresultatet innehöll inte bara värdet för huvudhjulens sättning utan det angav också om var noshjul eller annan del av flygplanet haft markkontakt (hänsyn togs till tiden för varje impuls enligt någon algoritm).

Så gott som ingen annan trafik förekom på fältet under perioden. En dag flög ett flygplan av typ PZL Dromedar upprepade gånger till och från fältet. Det tankade vatten från en brandbil för bekämpning av en skogsbrand i närheten. Det verkar onekligen effektivare med helikopter.

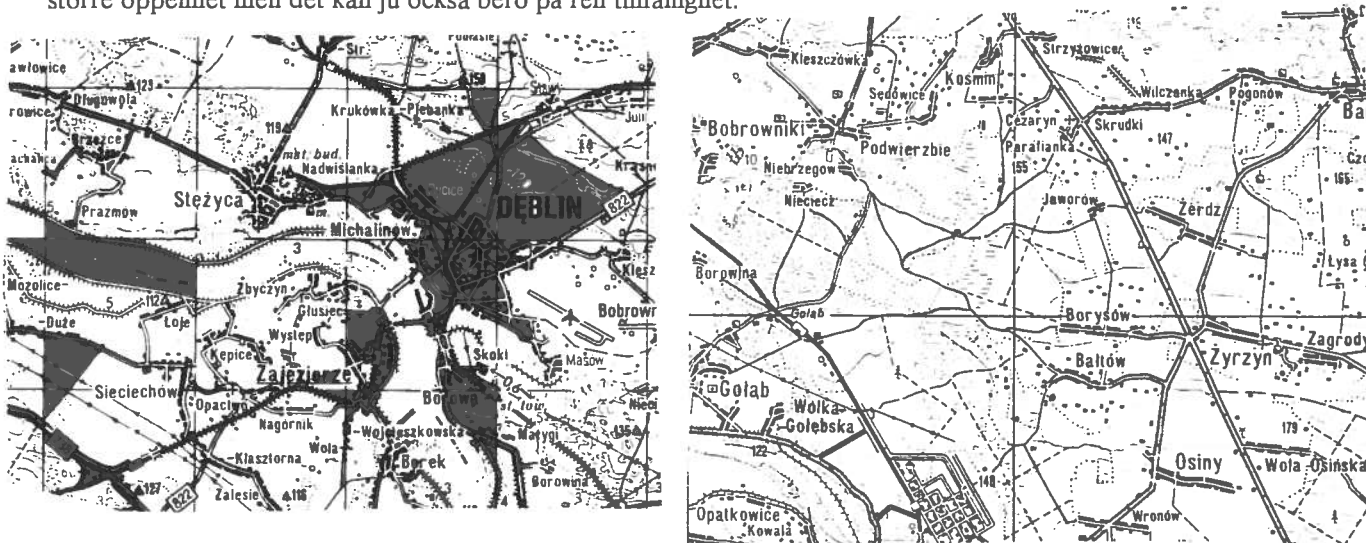
Pappershållaren

"Stjärtkroken" på flygplanet SE-FMO har en tendens att få markkontakt. Under en av Toms landningar uppstod en sådan kontakt med banan och denna gång kvarstod markkontakten när resten av flygplanet lättat igen. Då Tom så småningom kom åt att leta efter den förargliga vittnesbörden lyckades han inte hitta den. När Tom och Henry vid ett senare tillfälle var inne på informationskontoret blev de varse en bunt papper som hölls på plats av ett bekant föremål. Stjärtkroken fick diskret glida ner i en ficka.

Bra kartor

Tävlingskartan var i skala 1:200.000. Området kring Deblin täcks av två kartblad med lite olika karaktär. Båda var detaljrika och i princip exakta. Revision av den östra kartan var något äldre varför vissa avvikelser fanns. På den västra kartan fanns mycket fruktodlingar. Dessa var gröna på kartan och svåra att skilja från andra typer av grönmärkade områden såsom skogar. Teckenförklaringarna var på polska vilket ju inte underlättade tolkningen. De bästa

orienteringsföremålen var trots allt skogarna som med ofta karakteristiska former låg som öar i slättlandskapet, vägnätet och byarna. De senare består ofta av två rader byggnader längs en väg och är mycket distinkta i form och orientering både på kartan och i verkligheten. Ett intryck jag fick från luften var att vägnätet på landsbygden är väl utbyggt och av hygglig klass. Flygplatsen är utritad på den nyare västra kartan men däremot inte på den östra. Det kan vara ett tecken på en större öppenhet men det kan ju också bero på ren tillfällighet.



Arrangörerna tillhandahöll övningsbanor med fotomål. En egenhet med fotomålen var att de var tagna i godtycklig riktning och inte i flygriktningen som tävlingsreglerna föreskriver. Enligt polackerna skulle det öka övningsvärdet.

Ett pass ägnade vi åt passageövningar. Henry och Helen (Johansson) stod vid en väg och klockade oss när vi försökte på så exakt tid som möjligt. Poängen är att piloten via radion får omedelbar återmatning av resultatet.

Flygsugna flygledare

Civila flygledare från Warszawa hade hämtats för att leda trafiken under träning och tävling. De var ovana vid VFR-trafik. Efter några dagars "intrimning" flöt trafiken bra. Första övningspasset överraskades vi av att flygledaren avslutade kommunikationen med "Hej då". Första tanken var att arrangörerna även tänkt på sådana vinnande detaljer.

Då Johan skulle taxa ut till ett navigeringspass var det ombyte i tornet. Innan han riktigt fattat vad det var fråga om hade han den avlöste flygledaren i högersits. När det vid uttaxningen uppstod ett kommunikationsproblem tog Johans passagerare över. Pilot i vänstersits och flygledare i högersits, det är väl ett bra exempel på rak kommunikation.

Jag fick också frågan om jag ville ta med en flygledare. Med flygplanet utrustat med klockor, foton uppsatta lite varstans och siktet inställt på en intensiv navigeringsövning var jag egentligen inte trakterad av något sällskap. Efter en hastig omprioritering fick det bli en annan typ av flygning. När vi småpratade efter landningen fick jag en förklaring till "Hej då". Flygledarna brukar avsluta kommunikationen med trafikflygplanens besättningar med en hälsning på deras eget språk. När "min" flygledare vid ett senare tillfälle satt i tornet kunde jag kvittera hans "Hej då" med den polska motsvarigheten "Do widzenia".

Meteorologen

För att mästerskapet skulle fungera hade arrangörerna byggt upp en stor organisation. Den centrala punkten var informationskontoret som också hade hand om all försäljning, däribland bränslekuponger. Bensinen kostade 12.000 zloty per liter (4.80kr). För att fylla en tank måste man alltså vara "miljonär". Bränsle 100LL distribuerades med hjälp av två militära tankbilar. Vid tankning tjänstgjorde tre personer, en skötte pumpen, en fyllde och chefen tog emot betalning.

Under två veckors vistelse lärde vi i någon mån känna ett antal personer. En befattningshavare vi

fick en mycket god kontakt med var meteorologen. Inför detta evenemang hade han på egen hand med hjälp av böcker och ljudband lärt sig engelska. Med hjälp av satellitbilder, kartor och mätningar av olika slag kunde han tillsammans med sin assistent ge fullödiga prognoser. Det var uppenbart en höjdpunkt för både honom och oss när vi svenskar varje morgon kom i samlad trupp för att få dagens flygväder. Vid en sådan genomgång då det som vanligt skulle bli bra flygväder i området demonstrerade han på kartan var ett vädersystem skulle ge dåligt flygväder. När jag kommenterade hans information med slutsatsen "at home" skrattade han gott.

Säkerhetsproblem

Från första stund hade vi problem med barn som sprang bland flygplanen på plattan. Området var inhägnat och bevakat men det bodde ju människor innanför staketet och bevakningens effektivitet kunde nog diskuteras. Efter flera klagomål satte arrangörerna in militära vakter. Efter en tid blev bevakningen slappare. Det inträffade nattetid till och med stölder ur flygplanen. Då kändes det skönt att det gick att låsa Filip Xerxes. Ytterligare klagomål ledde till en viss skärpning men bra blev det inte. En morgon påträffades två vakter sovande i ett flygplan.

Stort intresse bland allmänheten

Mycket människor på flygtävlingar positivt. För att göra det trevligt för både piloter och intresserad allmänhet hade ett stort antal uteserveringar öppnats. Var och en fick till sitt förfogande ett militärtält med kamouflagenät över för säkerhets skull, eller kanske var det för solens skull. I vilket fall som helst blev det en egendomlig kontrast när entreprenörerna ställt ut sina färgglada möbler och parasoller.

Sista dagen för landningsträning var en söndag då extra många människor sökt sig till fältet. Den publik vi hade under vårt pass var den dittills största jag landat inför.

Invigningen

När alla tävlande registrerats visade det sig vara 79 piloter från 21 nationer som skulle göra upp om världsmästerskapet. En tysk och några polacker ställde upp utom tävlan. Förändringarna i Europa syntes även här. Bland de deltagande nationerna fanns Litauen, Slovenien och Kroatien. Kroaterna sades ha flyttat sina flygplan till Österrike för att inte få dem förstörda under kriget. Piloter från länder som Chile, Brasilien och Sydafrika flög polska wilgor. De senare flög in sig under träningsveckan. Våra vänner från Argentina kom tyvärr inte.

Invigningssceremonin ägde rum på en stor omgärdad plats. Vi marscherade in nationsvis med regementsmusiken i täten. Det blev en "chockartad" upplevelse att komma in genom porten och möta 3.000 applåderande människor. Diverse honoratiörer var närvarande, däribland FAI-presidenten Olavi Rautio från Finland och försvarsministern. Till invigningen hörde en flyguppvisning. Det avslutande numret bestod av en grupp från flygvapnet som flög sex inhemska jettflygplan av typ Iskra. Sammantaget var invigningen ett både värdigt och pampigt evenemang.

Generaltion

Tävlingsveckan inleddes med en navigering utom tävlan. Banan var komplett med foton, dukar och tidkontroller. Avsikten var att både tävlande och arrangörer skulle få tillfälle att repetera under realistiska förhållanden. Varje tävlande fick ta del av sitt resultat men någon sammanställd redovisning gjordes ej.

Bland funktionärer och domare återfanns Torbjörn Alm, Hardy Häggman, Lena Nelander och Ingemar Olsson, alla med uppdrag inom FSF och KSAK. De kunde rapportera om iakttagelser från banan. En häpnadsväckande uppgift var att tidkontrollanterna inte hade tillgång till telefon eller någon annan kommunikationsutrustning. Däremot fanns det vid varje ställe en chaufför som kunde gå och skrota en hel dag. Förhållandet mellan tillgång på folk och tillgång på utrustning speglar antagligen den ekonomiska situationen i landet. Funktionärerna var flygklubsmedlemmar och andra frivilliga. Den tid är förbi då det räcker med att någon bemyndigad person pekar med hela handen när något skall göras.

Allvaret börjar

Efter mer än en veckas träning var det dags för det första tävlingsmomentet, navigering. Jag skulle starta mitt i fältet och var nog lite mer uppskruvad än inför en vanlig tävling. När vi satt vid frukosten kom en norrman och hade bekymmer. Bror-Eric Hjulstad hade fått fel på en cylinder. Han hade redan börjat sin beräkning så han behövde ett ersättningsflygplan inom en timma. Vi inventerade våra möjligheter att hjälpa till. Erlings flygplan, SE-EXD, var en möjlighet men då måste först försäkringsbolaget ge sitt medgivande. Som tur var fungerade teleföbindelserna så Bror-Eric kom iväg som han skulle.

Banläggaren överraskade med en bana som bara innehöll 3 brytpunkter. I gengäld fanns det då utrymme för fler spaningsmål, 8 foton och 12 dukar (utöver start, brytpunkter och mål). Dessutom blev ju sträckorna långa vilket ökade kravet på precision i färdplanberäkningen. Banan gick på den västra kartan i delvis svårnavigerade områden. När resultaten så småningom blev klara visade det sig att Claes låg på en 2:a plats med 9 prickar, en stor framgång. Han hade identifierat samtliga spaningsmål och han hade sammanlagt på 11 tidskontroller 3 sekunders fel utöver det prickfria intervallet plus/minus 2 sekunder. Tjecken Cihlar ledde på 6 prickar. Erling låg på 12:e plats, Tom på 23:e och Johan på 25:e. Jag hade gjort en mindre lyckad insats, främst i spaningsmomentet, och kom som nummer 37.

Tävlingsreglerna föreskriver vad den tävlande får och inte får föra in i beräkningslokalen. För att kontrollera att inget ovidkommande slank med fick Ingemar Olsson uppdraget att kontrollera all väskor. Ett av beslagen var "skabrösa" tidskrifter.

Den andra navigeringen

Nästa dags navigering gick som väntat på det andra kartbladet. Banan innehöll fyra brytpunkter och var av resultaten att döma svårare än den första. Cihlar behöll sin ledning. Claes föll tillbaka till en sammanlagd 5:e plats men gjorde ändå som bäste svensk en bra insats. Johan blev 10:a och avancerade till en sammanlagd 15:e plats. Tom gjorde en insats i nivå med första dagen medan Erling hade en dag då inget ville sig. För mig blev det ett litet fall framåt och med en delad 19:e plats som dagsresultat kändes det lite bättre. Polacken Waclaw Nycz som var 6:a första dagen lyckades bäst och avancerade till en 3:e plats.

Folkfest

Landningsmomentet inföll på en torsdag men ändå var det mycket folk på fältet. Förmodligen hade man tagit ledigt i stor utsträckning. Det stora intresset kan nog inte bara förklaras med att Deblin är en liten stad där ingenting händer. Publiken följde de egna piloternas och andras insatser med stor inlevelse. Landningarna direktsändes i radio och en längre TV-inspelning lär ha gjorts.

Eftersom landningarna pågick hela dagen fanns även andra begivenheter som utställningar, tävlingar, musik- och dansframträdanden.

Den engelske piloten Cox är också mekaniker. Han hade efter många timmars arbete fått Bror-Erics flygplan i luften igen. För detta fick han specialpriset "Sportmanship award". Cox flög för övrigt Cub vilket är mycket sällsynt i tävlingsammanhang numera.

Tävlingen avgöres

Vindförhållandena var ungefär som under träningen, dvs sidvind till bana 30. Varje tävlande skulle göra två landningar åt gången med pådrag emellan. Ett nytt grepp var att de två sista skulle göras i högervarv. En konsekvens av denna uppläggning var att det blev ca 5 timmar mellan en pilots båda bedömningslandningar. Tjecken Cihlar, som denna gång flög Wilga, behöll sin ledning över den första avdelningen. Nycz gjorde bra landningar och ledde när Cihlar skulle göra sin sista landning. För att vinna var han tvungen att få ett resultat som inte var sämre än -1 meter eller +3 meter. Nu blev det +5 och Waclaw Nycz blev världsmästare för tredje gången. På ett sätt var det

synd att inte en ickepolack vann men Cihlars landning var diskutabel. Enligt reglerna räknas inte studsar under en hjuldiameters höjd och möjligen var Cihlars studs inte så hög men hans landning stämmer ändå inte med vad jag tycker är en korrekt landning.

Claes behöll sin fina 5:e plats i sammandraget. En stor svensk framgång svarade Erling för. Med serien noll, plus två, noll respektive plus en meter blev han "världsmästare" i landning. Erling har vid flera tillfällen visat att han är en skicklig landare. Tom och Johan avancerade respektive föll tillbaka några placeringar. Johans landningar övervakades av pappa Arne som nu hade kommit ner. När jag i min tredje landning (bedömning utan klaff) låg i motvinden på basen märkte jag att det såg knappt ut. När det inte infann sig någon hjälpande termik över banan var en minuslandning med maxprickar ett faktum.

I lagtävlingen kom Sverige på tredje plats efter Polen och Tjeckoslovakien, även det en framgång att notera.



Polackernas villkor

De nya politiska och ekonomiska vindarna i Polen har börjat påverka förutsättningarna för precisionsflygarna. De så gott som obegränsade resurserna som tidigare tilldelats ett stort antal piloter har begränsats till det nu bästa dussinnet. Det kommer givetvis att påverka återväxten. Det är inte omöjligt att det blir ytterligare inskränkningar. Det påstås dock att den framgent allt viktigare jakten på sponsorer redan har givit resultat.

De eventuella svårigheterna framöver påverkade inte årets resultat som låg på normal polsk nivå. Vad det gäller den svenska insatsen kan ett närmande till denna nivå konstateras.

Polackernas sätt att genomföra tävlingen är värt beröm. Det flöt bra hela tiden trots att det totalt var 86 deltagare, 2 fler än i Argentina där dock samtliga tävlade om VM-titeln.

Avkoppling

Direkt efter avslutat landningspasset höll finnarna party. Det kom precis lagom. Senare på kvällen firade Torbjörn Alm och en holländare sina födelsedagar på vår "stamrestaurant". Kvällen därpå bjöd polackerna till grillfest vid en öppen eld i en skogsglänta, lite vågat med tanke på torkan.

Våra måltider intog vi i en annan restaurang. Menyerna var polska med internationell anpassning och i mitt tycke utan anmärkning. En detalj vi observerade var den finska uppställningen på tallriken. Av något skäl blev kaffekonsumtionen bara en bråkdel av den normala. Men å andra sidan har doktor Henry lärt oss att kaffedrickande inte hör ihop med tävlingar i precisionsflyg.

När man deltar i ett speciellt evenemang som vi nu gjorde blir det inte alltid tillfälle att se landet som turist. Eftersom reservtiden inte behövde utnyttjas blev det i alla fall tillfälle till ett par utflykter.

Warszawa

I ett antal bussar som sett bättre dagar åkte vi till Warszawa. Under färden kunde vi konstatera att det pågår en betydande byggverksamhet. Det syntes också från luften. I Warszawa fick vi besöka det kungliga slottet. Dess yttre är inte så framträdande men interiören är fantastiskt fin. Det berättades hur värdeföremål räddats undan den tyska offensiven under det andra världskriget. Slottet liksom den gamla staden, Stare Miasto, har byggts upp efter att ha varit helt förstört. Med hjälp av ritningar, målningar och fotografier har byggnaderna återställts i minsta detalj. Eftersom Polen inte existerade som stat mellan 1795-1918 har slottet blivit en symbol för Polen som egen nation.

Frigörelsen från Sovjetunionen och kommunismen uppmärksammades naturligtvis också. En händelse som inte har fått omnämnas är warszawaupproret mot den tyska ockupationsmakten 1944. Efter frigörelsen 1989 har det rests ett minnesmonument. Ett minnesmärke från kommunisttiden är Kulturpalatset som är en "gåva" av Stalin. Vi var uppe i palatset varifrån man säges ha den bästa utsikten i Warszawa, inte för att det råkar vara stadens högsta byggnad utan för att det är den enda platsen där man inte ser Kulturpalatset.

Vårt gemensamma förflutna

På en central plats står Warszawas förnämsta monument, en kolonn med en staty av Sigismund. Det var han som förlorade sin svenska krona efter slaget vid Stångebro 1598.

Det nämndes att det vid restaureringen av den gamla staden inte fanns några renässansbyggnader att restaurera. Orsaken var att Warszawa förstördes av Karl X Gustavs svenska armé 1655. I svensk historia är väl detta krig mest känt för att Karl X Gustav från Polen började den marsch som ledde till tåget över bälten och till att Skåne blev svenskt. I Polen går det under benämningen "Syndafloden". Under kriget mot Karl X Gustav och några andra med honom mer eller mindre förbundna parter omkom enligt Bra Böckers lexikon 45% av Polens befolkning.

Vi besökte också Kazimierz Dolny, en liten pittoresk stad söder om Deblin. Även här påminnes vi om vår svenska historia. Flera minnesmärken påminde om krig, härjningar och pest från Karl X Gustavs och Karl XII:s tider.

Miljön

Kazimierz ligger vid floden Wisla som ju är ett känt miljöproblem. Vattnet såg inte trevligt ut. Vid stranden stod några polacker och fiskade. Under olyckliga omständigheter kunde möjligen katten få eventuell fisk.

Ett par mil söder om Deblin finns en kemisk industri vars skorstenar sprid någonting, jag vet inte vad. Höga skorstenar tycks vara en metod att åtminstone flytta problemen en bit bort. Norr om Deblin finns en 300 meter hög skorsten. Flygkartorna innehåller gott om hindermarkerade skorstenar. Jag kunde inte se några skador på skogen som jag kunde tolka som skogsöd. Utsläppen skall ju försämma sikten. Under vår vistelse varierade flygsikten ungefär mellan 5 och 50 km.

Avslutningen

Prisutdelningsceromonin ägde rum på samma plats och med samma inramning som invigningen. Ett inslag i

programmet var ett klatschigt tattoo utfört av regementsorkestern. En imponerande uppvisning var när 21 fallskärmschoppare fälldes. Med var sin av de deltagande ländernas flaggor landade de runt omkring oss. När Erling fick sitt pris fick han kliva upp högst på prispallen som av någon anledning även den var klädd med kamouflagenät. Flaggstänger fanns det bara tre och tack vare lagbronset var den svenska flaggan en av dem som fick äran att gå till topp.

Senare på kvällen var det stor avslutningsbankett. Då utbyttes traditionsenligt gåvor mellan lagen. En variant jag inte hört talas om förut var byte av slipsar. Min slips lyckades flygledaren "tigga" till sig.

Avresan

Sista natten före avresan var många av flygplanen lastade. På begäran av piloterna skärptes bevakningen. Funktionärer gick runt och förseglade dörrarna med lera och sigill. Jag fick sedan själv förvara sigillet under natten.

Meteorologens rapport visade att en front låg över Götaland. Vi beslöt att flyga till Gdansk och där göra en ny bedömning. Vi hade planerat att från Gdansk gå direkt mot Kalmar. Eftersom vi kunde tulla ut i Deblin hade det under gynnsamma vindförhållanden varit möjligt att med IFX flyga direkt till Linköping men det var inget jag övervägde. Sittande i flygplanen fick vi vänta på färdtillstånden i en timma. De många avgångarna från Deblin denna söndag morgon innebar uppenbarligen en stor belastning för flygledningen, både före start och i luften. Väntetiden utnyttjades till att dela ut småsaker som kort och dekaler. Damerna på kontoret visade sin uppskattning på polskt vis.

Efter start blev det ett sista "Do widzenia". Vi passerade åter Warszawa. Sikten var god och stadscentrum framträdde tydligt. Bilden dominerades inte oväntat av Kulturpalatset. I Gdansk fick vi nya väderrapporter. En front drog åt nordost över södra Sverige medan ytterligare en front skulle följa efter. TAF:arna indikerade att en väderförbättring skulle äga rum mellan fronterna.

En stund efter start kom vi ut över Östersjön. Utan att ha funderat närmare på lämplig klädsel satt jag i skjortärmarna eftersom det var varmt i Gdansk. På 900 meters höjd över vattnet blev det plötsligt kallt så kabinvärmern fick komma till heders.

Formationen brytes

Vi hade VOR-täckning hela sträckan över vattnet. De övriga skulle mellanlanda i Kalmar och tanka. Medan min destination var Linköping. Vid Färjestaden blev det dags att bryta formationen både bokstavligt och bildligt. Jag sköt in gasreglaget på Filip Xerxes som nu fick gå på normalt marschvarv.

Över vattnet hade vädret varit nästan klart. Det fanns stråk med höga moln. Över land uppträdde nu heltäckande moln på cirka 2500 fot. Sikten var mycket god. I kisatrakten anropade jag Östgöta Kontroll och meddelade position och avsikter.

Vädret försämras

ÖKC kom strax tillbaka och meddelade att vädret på SAAB var mycket dåligt. Jag kom in i lätt regn och höll uppenbarligen på att flyga ifatt fronten. ÖKC kompletterade informationen med att väderproblemet troligen var kortvarigt. Det kunde bli aktuellt att få vänta utanför kontrollzonen. Efter allt det fina flygvädret tog det lite tid att inse att det kunde kärva till sig på slutet men snart började jag fundera på andra lösningar. Min enda alternativflygplats enligt färdplanen var Kalmar. Det kändes inte särskilt lockande att flyga tillbaka ända dit. Jag hade intullningen att ta hänsyn till så Jönköping låg bäst till. När jag vid Bjärk-Säby rapporterade 2000 fot undrade flygledaren på SAAB via ÖKC om jag verkligen flög med marksikt.

De båda flygledarna var nu mycket hjälpsamma. Jag fick rådet att gå via domkyrkan i stället för Vist för att förhållandena där var lite bättre. I ett helt annat sammanhang där det råder en viss dissonans mellan linköpingsbor och stockholmare lär ett talesätt bland några av de senare vara: "Är

det Linköpings domkyrka där nere eller är det jordaxeln som sticker ut?" Det var inget jag hade tid att tänka på nu utan flygningen fortsatte till Rengens nordspets. Jag gjorde inget försök att finnavigera efter kartan i det besvärliga området söder om Linköping utan gick på kursgyrot, först på nordvästlig kurs och sedan nordlig. Det regnade häftigt och jag hade fått sjunka några hundra fot, men det blev aldrig något problem att flyga på en acceptabel höjd och ändå ha marksikt.

Efter att ha blivit uppfångad av bebyggelsen vid Vidingsjö/Berga fick jag växla till tornfrekvensen. Speciell VFR förstås och via vattentornet, "jordaxeln" och värmeverket styrdes IFX in på en final till bana 11. Med de högintensiva ljusen tända var banan synlig i hela sin längd. Det såg mycket välkomnande ut och det kändes verkligen bra att glida ner och sätta i hjulen på hemmabasen igen. Jag landade en kvart före beräknad ankomsttid så jag fick vänta på tullen några minuter. Vid urlastningen hade regnet upphört.

Summering

Väl hemma kunde jag notera drygt 30 innehållsrika timmar i flygdagboken. För mig var det kanske inte någon resultatmässig fullträff men det fanns en del moment som gick bra. Det är ju sporrande om det finns en förbättringspotential.

Det som kommer att leva kvar är minnet av en flygupplevelse tillsammans med mina svenska lagkamrater, och andra likasinnade, i Deblin, Polen.

TEAM RESULTS			FINAL RESULTS							
			1982 - 08 - 20							
Place	Pilot		Plane	Country	Navig.	Prep.	Observ.	Land.	Total	
1 Poland	Nycz Wieczorek Michalski	330	1 48 NY CZ	W. SP-AGN	POL	90	1	0	13	104
			2 52 WIECZOREK	K. SP-AHL	POL	45	0	20	41	108
			3 14 CIHLAR	F. OK-CZA	CSFR	39	0	20	60	109
2 CSFR	Cihlar Stovicek Jakes	718	4 53 MICHALSKI	R. SP-AHI	POL	54	0	40	28	120
			5 61 JOHANSON	C. SE-GKC	SWE	78	0	40	58	173
			6 50 DAROCHA	J. SP-AHM	FOL	99	1	60	35	195
3 Sweden	Johanson Carlsson Nylen	1027	7 51 SKALIK	W. SP-AHM	POL	192	2	80	9	263
			8 12 STOVICEK	L. OK-CZB	CSFR	138	0	120	41	299
			9 13 JAKES	J. OK-CZB	CSFR	90	2	90	128	310
4 Germany	Wahner Rieger Pietsch	1193	10 74 PILLING	A. G-BODO	UK	150	4	80	79	313
			11 28 WAHNER	H. SP-AGY	GER	138	2	180	14	334
			12 70 UNOLD	W. HB-CIH	SWIT	198	0	120	18	334
5 United Kingdom	Pilling Barnes Cox	1228	13 30 RIEGER	R. SP-AGO	GER	93	0	140	119	352
			14 33 BENEDEK	J. HA-SET	HUN	174	0	140	39	353
			15 72 BARNES	C. G-BACU	UK	150	0	180	57	367
6 Switzerland	Unold Schwarz Knuser	1242	16 18 FIALA	H. OK-FOH	CSFR	177	0	160	46	383
			17 44 WARD	G. OY-CGZ	NZ	210	2	140	47	399
			18 64 CARLSSON	T. SE-FMO	SWE	123	0	240	40	403
7 Hungary	Benedek Paloczky Botond	1344	19 4 BAUER	O. OE-ATH	AUS	204	18	190	15	425
			20 21 VAHAMAA	H. VN-3	FIN	177	1	230	23	431
			21 68 SCHWARZ	W. HB-CGT	SWIT	249	0	180	13	442
8 Finland	Vahamaa Suokas Halinen	1501	22 63 NYLEN	J. SE-ETN	SWE	189	0	120	142	451
			23 67 KNUSER	K. HB-CGT	SWIT	321	0	80	65	486
			24 48 HJULSTAD	B. LN-BEH	NOR	285	6	120	58	469
9 Austria	Bauer Kern Gutman	2067	25 35 PALOCZY	F. HA-SEJ	HUN	237	14	180	62	493
			26 24 SUOKAS	A. SE-GKC	FIN	252	0	120	125	497
			27 34 BOTOND	S. HA-SET	HUN	186	1	250	61	498
10 South Africa	Norton Henschel Dorfling	2404	28 31 PIETSCH	R. SP-AGO	GER	159	0	120	228	507
			29 11 CRNKO	P. RC-CDH	CRO	210	11	180	66	509
			30 73 COX	H. G-BJEI	UK	225	0	140	183	548
11 Croatia	Pillaar Heyde Trenary	2779	31 32 HENNIG	T. SP-WIA	GER	111	0	100	338	549
			32 62 LINDHOLM	E. SE-EXD	SWE	363	0	200	8	571
			33 23 HALINEN	M. OH-CKM	FIN	300	6	180	67	573
12 USA	Ward Hughes Arnel	3645	34 10 ILIC	G. RC-CDH	CRO	267	0	240	75	582
			35 29 HARKO	A. SP-AGY	GER	429	0	140	28	597
			36 29 HALONEN	H. VH-22	FIN	348	3	230	24	605
13 New Zealand	Lunderskov Laumark-Moel Slot	4033	37 1 KERN	H. OE-ATH	AUS	333	7	200	68	608
			38 15 TOUZINSKY	P. OK-CZA	CSFR	147	0	140	374	661
			39 40 MENTING	H. PH-TWF	NET	303	82	240	55	680
14 Denmark	Tremblet Schwartz Dubreucque	4606	40 18 LUNDERSKOV	K. OY-CTT	DEN	216	9	370	86	681
			41 55 BAUER	L. SL-DCI	SLOV	303	58	300	61	722
			42 68 BLAHA	J. HB-CIH	SWIT	437	1	240	44	722
15 France	Hjuletad Torjusen Lyshaugen	5368	43 94 VERBANIC	R. SL-DCI	SLOV	324	91	280	22	727
			44 58 NORTON	P. SP-WDB	SA	204	0	230	325	759
			45 60 HENSCHHEL	G. SP-ECO	SA	90	0	340	392	822
16 Norway	Schwarz Dubreucque	4606	46 65 LAHRIN	S. SE-IFX	SWE	171	0	280	391	822
			47 59 DORFLING	J. SP-ECL	SA	384	1	270	168	823
			48 57 CRAVEN	J. SP-ECO	SA	354	0	240	356	950
17 Croatia	Crnko Ilic Klobucar	2779	49 22 HALLE	J. OH-CKM	FIN	387	76	440	88	989
			50 71 PEPPER	H. G-BACO	UK	420	3	200	380	1003
			51 78 PILAAR	C. OY-CGZ	USA	626	0	370	31	1027
18 USA	Pillaar Heyde Trenary	3580	52 3 GUTHANN	J. OE-CLA	AUS	459	348	210	17	1034
			53 69 HAUSER	P. HB-CYF	SWIT	650	1	300	192	1143
			54 76 HEYDE	R. OH-CHU	USA	651	1	430	62	1144
19 France	Schwartz Dubreucque	4606	55 5 TELESZLAV	C. OE-ATL	AUS	432	0	540	136	1168
			56 75 BLOIS	R. G-AMH	UK	827	3	210	64	1204
			57 43 HUGHES	G. OY-CPR	NZ	882	9	300	45	1236
20 USA	Trenary	3580	58 26 TREMBLET	J. F-GCRS	FRA	453	228	490	196	1365
			59 77 TREMARY	T. OH-CHU	USA	655	4	400	150	1409
			60 78 ELLIS	M. OY-BLI	USA	861	34	480	51	1428
21 New Zealand	Ward Hughes Arnel	3645	61 27 SCHWARTZ	J. F-GLDN	FRA	780	4	600	88	1472
			62 39 VEGTS	V. LY-AJF	LIT	744	20	420	327	1511
			63 5 SCORZA	P. SP-CRW	BRAS	570	1	680	296	1547
22 Denmark	Lunderskov Laumark-Moel Slot	4033	64 37 DOZSA	S. SP-ECL	HUN	853	7	250	450	1580
			65 19 LAUMARK-MOEL	L. OY-BLI	DEN	831	241	440	59	1577
			66 47 TORJUSEN	P. LN-BEH	NOR	998	12	550	64	1624
23 France	Tremblet Schwartz Dubreucque	4606	67 36 HORTI	K. HA-SEJ	HUN	438	0	180	1049	1647
			68 56 GORDON	N. SP-WDB	SA	602	3	450	820	1875
			69 9 KLOBUCAR	J. RC-DEF	CRO	803	43	480	362	1888
24 USA	Hjuletad Torjusen Lyshaugen	5368	70 25 DUBREUCQUE	A. F-GCRZ	FRA	780	1	610	378	1769
			71 17 SLOT	J. OY-DTS	DEN	1288	3	450	34	1775
			72 45 ARNEL	G. OY-TUH	NZ	777	62	720	461	2010
25 USA	Schwartz Dubreucque	4606	73 41 SCHEPFL	S. PH-TWF	NET	1152	140	540	244	2076
			74 38 VENSUS	P. LY-AJF	LIT	600	12	350	1205	2187
			75 2 SZAMEITAT	G. LY-AJF	AUS	1148	0	660	64	2218
26 USA	Hjuletad Torjusen Lyshaugen	5368	76 46 LYSHAUGEN	K. LN-LME	NOR	1743	350	830	352	3295
			77 42 MCCAMMON	D. OY-CPR	NZ	3246	2	720	34	4002
			78 8 HERRERA	C. SP-AHG	CHIL	5060	221	1010	570	8861
27 USA	Schwartz Dubreucque	4606	79 7 ALFARO	W. SP-FTB	CHIL	5513	17	940	822	7292



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

1 6/92

4 juni 1992

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1992:21

Ärende L-02/91

Rapporten färdigställd 1992-05-26

Lufffartyg, registrering och typ**Tidpunkt****Plats****Typ av flygning****Väder**

SE-KJF, Piper PA-28-181

1991-01-08 kl 2108

Myrakroken, 8 km NO Perstorp, L. län

Skolflygning, mörkernavigering EK

Vind VSV/15 knop, sikt > 10 km, intermittent

regn och snö med nedsatt sikt, någon ensiaka

åttomdel siratus med bas 500 - 100 fot, varierande

mängd stratocumulus med bas 2000-2500 fot,

temp/dp +3/+2°C, QNH 999 hPa

I

Föraren omkom

Totalhaverti

34 år, A

74 timmar totalt och på typen

Antal ombord**Personskador****Skador på lufffartyget****Förarens ålder, certifikat****Förarens flygtid**

Föraren startade från Everöd kl. 20.50 för att utföra en mörkernavigeringsflygning Everöd - Vedby VOR - Peter VOR - Olofström - Everöd på 2000 fots höjd MSL (över havsytans nivå). Flygläraren hade anbefallt lägst 1000 fots höjd MSL för att säkerställa hinderfrihet och dessutom instruerat eleven att denne skulle avbryta navigeringsflygningen om han mötte sämre väder och återvända till Everöd samma väg som han flugit.

Kl. 21.06.48 anmälde föraren till Malmö kontroll att han befann sig 10 NM från Ljunghytet och att han avsåg återvända till Everöd på grund av moln. Därefter hördes inget ytterligare meddelande från honom. Ett ögonvittne iaktog därefler flygplanet vid två tillfällen över Perstorp. Efter det att flygplanet slutligen lämnat Perstorp på nordöstlig kurs hörde två vittnen som befann sig nära haveriplatsen flygplanet. Ljudet försvann och återkom varvid ett av vittnena såg flygplanet i riktning mot Perstorp i brant vinkel så ned i marken. Motorvarvet uppfattades som högt.

Flygplanet hade slagit ned i brant vinkel med kraftig vänster sidlutning till hälften inverterat och med hög effekt på motorn. De korta spåren i åkermarken visade att flygplanets färdriktning vid nedslaget var ca 160°. Ett tunt snölager läckte marken vid haveritillfället. Snöfall som övergick i regn noterades av vittnet i Perstorp, lätt regn på avstånd men i övrigt god sikt noterades av ett av vittnena i Myrakroken.

Inga tekniska fel har konstaterats på flygplanet. Den sannolika orsaken till haveriet har inte kunnat fastställas. En möjlig orsak är att föraren, som hade ringa mörkerfarehet, drabbats av villa och förlovat korrekt uppfattning om flygläget i samband med kartstudium eller instrumentinställning i flygplanet. En annan möjlig orsak är att föraren drabbats av plötsligt illamående eller dylikt. Förgasarisbildning kan ha bidragit till att stora förarens koncentration på navigeringen.

RAPPORT C 1992:26 (utdrag)

Ärende L-14/92

Rapporten färdigställd 1992-07-21

Lufffartyg, registrering och typ**Tid****Plats****Typ av flygning****Väder****Antal ombord****Personskador****Skador på lufffartyget****Övriga skador****Förarens ålder, certifikat****Förarens totala flygtid****Förarens flygtid/antal land-****ningar senaste 90 dagar**

SE-GPE, Piper Pa-28-181

1992-04-26, kl. 12.20

Vansjön, W län (pos 6121N 1323E)

Privat

Svag vind, CAVOK, temp +5°C

Besättning: 1 Passagerare: 1

Inga

Betydande

50 kv-kraftledning avsliten

52 år, A med mörkerbevis

650 timmar, varav på typen 635 timmar

16 timmar/27 landningar

Föraren uppmärksammade inte en kraftledning utan kolliderade med den. En anledning till att föraren inte såg ledningen var att han utförde rekognoseringen på alltför låg höjd.

RAPPORT C 1992:27 (utdrag)

Ärende L-110/91

Rapporten färdigställd 1992-07-21

Lufffartyg, registrering och typ**Tid****Plats****Typ av flygning****Väder****Antal ombord****Personskador****Skador på lufffartyget****Övriga skador****Förarens ålder, certifikat****Förarens totala flygtid****Förarens flygtid/antal land-****ningar senaste 90 dagar**

SE-KEG, Piper PA-18-150

1991-09-29, kl. 14.10

Linköping/Saabs flygfält, E län,

(pos 5824N 1541E)

Privat, lävning

Vind 140°/4 knop, CAVOK, temp/dp

+13°/+6°C, QNH 1009 hPa

Besättning: 1 Passagerare: -

Inga

Betydande

Inga

48 år, A

383 timmar, varav på typen 253 timmar

5.3 timmar/23 landningar

Föraren fick på grund av oöfverskådande farthållning för låg fart vid urgång ur en vingledning. Detta fick genomsjunkning som följd. Vid försök till korrigerig med hjälp av motorpådtag svarade ej motorn omedelbart. En bidragande orsak till detta kan ha varit att, trots förgasarförvärmningen, viss förgasaris hade bildats under den långa tomgången i kombination med vingledning.

Anm: Vid rådande daggpunkt föreligger svår isbildningsrisk i förgasaren vid tomgång inom temperaturintervallet +6°C till +27°C.

SÄKRA SIDAN

Nummer 3 - Sida 1 av 2

JAN DAVILÉN - KSAB

SEPTEMBER 1992

HUMAN FACTORS ÖKAR SÄKERHETEN



Vid analyser av haverier och incidenter från Human factors perspektiv kan man utgå från en förenklad modell av flygning, där de viktigaste faktorerna och resurserna som påverkar skeendet finns med. Utan att påstå att detta är hela sanningen vill jag peka ut följande "ingredienser" såsom betydelsefulla i flygsammanhang:

- **MÄNNISKAN:**
 - Pilotkompetensen såväl teoretiskt som praktiskt.
 - Psykologiska faktorer hos individen.
 - Sociala/grupp-psykologiska faktorer.
 - Fysiska tillståndet.

UTRUSTNINGEN:

- som kanske är den mest uppenbara resursen och statistiskt den mest tillförlitliga.

INFORMATIONEN:

- Finns tillgänglig i omgivningen. Vår förmåga att tillgodogöra oss den är avgörande för flygsäkerheten.

TIDEN:

- Bränsle och tid - de två huvudsakliga "förbrukningsartiklarna" som därför måste handhas på rätt sätt.

För en lyckad flygning krävs att dessa resurser handhas på bästa sätt genom övervakning, informationsbearbetning, beslutsfattande och riktiga åtgärder.

VAD ÄR FARLIGAST, BILEN, FLYGPLANET ELLER BRISTANDE PROFESSIONALISM?

Flygning är statistiskt ingen riskabel verksamhet. Allmänflyg är lika säkert som bilkörning.

KORRESPONDENS "SAKRA SIDAN" KSAB

BOX 20081

161 02 BROMMA

Men statistiken ljuger på ett sätt. Det går inte att bortse från att flygning innehåller riskmoment som inte får underskattas. Så länge vi känner till förutsättningar och begränsningar för flygningen är allt gott och väl. Tyvärr kan begränsningarna för den enskilde piloten framstå som dunkla och diffusa. Precis som regelverket i BCL är de verkliga begränsningarna knivskarpt definierade och överträdelser kan straffa sig obarmhärtigt hårt. Befinner Du dig plötsligt i IMC kan Du inte köra ut i väggen och stanna. Flygplanet är normalt ett strävsamt och troget arbetsredskap som inte lämnar Dig i sticket. Om Du handtar det på fel sätt finns dock risken att Du snabbt befinner Dig i en omöjlig situation. För att förebygga detta men också för att hantera liknande situationer som "slumpen" försätter Dig i måste även Du som sysslar med flyg på hobby nivå, sträva efter professionalism - airmanship.

ONÖDIGA OLYCKOR?

I förra SÄKRA SIDAN redovisades statistik från allmänflyget i USA som inte helt stämmer med svenska förhållanden. Utifrån den hävdar jag att utan några andra åtgärder, ökad disciplin och självkritik bland allmänflygets piloter omedelbart skulle kunna minska de pilotrelaterade olyckorna med uppemot 1/3! Uttalandet är medvetet provokativt och inte vetenskapligt belagt. De olycksgrupper som omedelbart borde kunna elimineras i hög utsträckning är:

- **Lägligflygningarna** som ofta rymmer ett inslag av flyguppvisning. Säkerligen mer frekvent i USA där lägligflygning är tillåtet. Avstå! Den här gruppen olyckor är onödiga. Ur Human factors perspektiv handlar det om de personliga egenskaperna: dåligt omdöme, instabilitet, impulsbetående, prestige, kompensation för dåligt självförtroende, dålig uppfattning om egna förmågan och riskerna, attlydproblem och omedvetenhet.

- **Bränslebristolyckorna.** Mot "bränslebristlarvet" finns beprövade åtgärder. Gör en driftårplan med påminnelse om tankskif-

Nummer 3 - Sida 2 av 2

JAN DAVILÉN - KSAB

SEPTEMBER 1992

SÄKRA SIDAN

te. Följ verkligen upp färdplanen under flygningen så är Du helgarderad. Följ reglerna för bränslereserv och bränsle till alternativ. Ur Human factors perspektiv har vi att göra med välkända mänskliga egenskaper som inte har flygsammanhang att skaffa: slarv, latthet, dumhet. Låt inte en känsla av tidsbrist hintra Dig från att göra de bränsleberäkningar som skall säkra resten av Din livstid!

- **Väderrelaterade olyckor.** Detta är en olyckstyp som ökat i antal. Särmlikt delvis en önskad effekt av den förbättrade avionics som planen utrustas med idag. Navigation "VFI" är lätt under gynnsamma omständigheter och en känsla av falsk säkerhet sprider sig säkert både här och där. Hur nedslusat planet är med navigationsutrustning står sig den genomsnittlige VFR-flygaren slatt under IMC förhållanden. Väderförsämring under pågående flygning verkar vara ett större problem än dåligt väder från start. Hur ser orsakskedjan ut? Kanske börjar den redan under den grundläggande pilotutbildningen.

För lite/dålig meteorologundervisning? Möjligen när aldrig pilotaspiranterna den kunskapsnivå och nivå av integration i flygplanering och genomförande som gör det möjligt för dem att vidareutveckla sitt kunskapsområde genom att systematiskt jämföra "kartan med verkligheten". Kunskaperna faller snart i glömska. Att överföra symbolerna på en väderkarta till en mental bild av flygvärdret på en sträcka eller en TAF till tänkta landningsförhållanden klarar man kanske inte.

Vad för reagerar man inte när vädret försämraras? Är det en osäkerhet i om man gjort fel från start som gör att man dör sig för att begära hjälp från trafikledningen? Är det en total oförmåga att från de egna observationerna under flygningen inse när IMC närmar sig? Kan det vara belastningen från andra uppgifter som går ut över den egna förmågan att dra slutsatser och ta beslut grundat på det man ser med egna ögon? Eller är det helt enkelt den klassiska "hemlängtan" som tar överhanden? Man vill inte gärna vända eller flyga till alternativet. Det blir sånt tidspress och dessutom extrakostnader. - Jag har ju lovat kompi-

sarna att vi ska komma hem ikväll. - Den har sträckan har jag ju flugit så många gånger.

Som vi ser kan en mängd Human factorsrelaterade faktorer bidra till att situationen är som den är: dåliga kunskaper, omedvetenhet, slarvig planering, latthet/bekvämlighet, prestige, rådsla för myndigheterna, falsk säkerhet och övertro på egna förmågan, mental överbelastning, gruppsyky, lojalitetskonflikter, felaktiga attityder, bristande erfarenhet, dumhet, ja liksom går säkert att göra ännu längre. Vädret lämnar alltid ett visst utrymme för önsketänkande vilket lockar fram det sämsta hos oss. Människans svaga sidor blottas i mötet med en komplex och i tiden dynamisk företeelse som väderutvecklingen och ofta kommer hon till korta, statistiskt ofta med katastrofalt resultat. Vädrets makter lämnar lite utrymme för okunskap. De delar av BCL som berör Din vanliga flygning kan Du hålla reda på utan fullgoda kunskaper för övrigt inom BCL. Men vädret skillar kontinuerligt och det gör ingen skillnad på kontrollerad och okontrollerad luft! I stort sett kan vilken vädertyp som helst, befinna sig var som helst vid vilken tidpunkt som helst. Alla kapitel i meteorologiboken är lika aktuella hela tiden.

TJUALP TILL!

Hoppas dessa sidor gett Dig en "funderare" och att just Du hjälper till med den förbättrade flygsäkerheten som ligger i vårt gemensamma intresse. Hur är det med väderkunskaperna och rutinerna före flygning? Känner Du Dig ofta osäker på Dina tolkningar av kartor, TAFAR etc? I-landen på hjärtat, har Du någon gång varit läst i Ditt sätt att tanka, kanske läst "hemlängtan" ga fore Din och eventuella passagerares säkerhet? Kom ihåg! Lagom självkritik som leder till handling gör Dig till en bättre pilot.

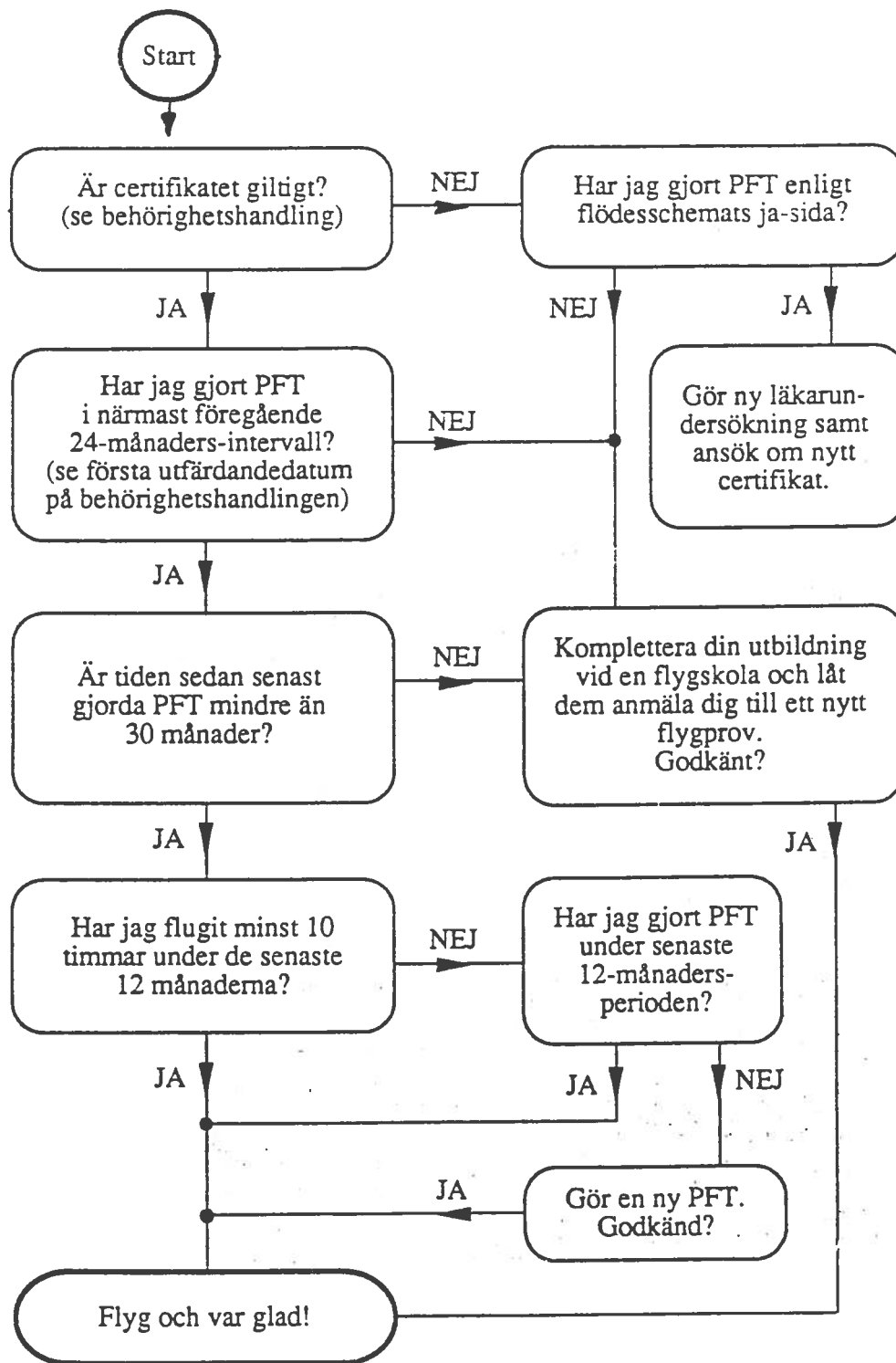
Läs också i "MÄNNISKAN I LUFTEN" KSABs Human factors material och har Du synpunkter på innehållet i SAKRA SIDAN så skriv till adressen nedan. Vi hörs

BOX 20081

161 02 BROMMA

KORRESPONDENS "SAKRA SIDAN" KSAB

FÅR JAG FLYGA?



NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för 1992 års sista KONTAKT, nr 6, är lördagen den 28 november kl 17.00. Vässa pennan och ta vara på tillfället att roa, informera och glädja andra!

