

I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Pinch-Hitter-kurs
- Tankning av 91/96 UL
- IFR-kurs i höst
- Ny matrikel!
- Resa till Baltikum
- Jourdraging och jourverksamhet
- Resultat Gripen 1-3.
- Referat från KM & debutanttävlingen 94
- Erfarenheter från första flygningen till Visby
- Referat från livräddningsövning på FOA 59
- Överlevnad i vatten
- Pilot Shop News
- Klubbmästeriet meddelar
- Kräftskiva 24/8!
- "IFR-tips Cat and Duck Method of Fly"ing

Överlevnad i vatten. Livräddningsövning på FOA 59.



Bilderna visar hur några av deltagarna får instruktion om hur livbåten skall hanteras. Foto: Mats Jonsson

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 58188 LINKÖPING	Tel.	Exp och jour	013 - 183200
		Flygchef och hangar	013 - 183201
		Tekn chef	013 - 183204
Postgiro 160143 - 4	Bankgiro 120 - 0732		
Expeditionstider:	Skol- och flygchef Expedition	Vardagar 08.00 - 09.00 Vardagar 08.00- 16.00(tom 17.00 from mars 1994)	
Bokningstider:	Vardagar	Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott	
	Lör-, sön-, och helgdagar	Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	

Flygchefen har ordet

Vår jour-verksamhet fungerar för det mesta bra, men ibland kan det bli "mässfall" då jourhavande av någon anledning saknas. Du får i så fall flyga ändå, men då gäller samma regel som vid mörkerflygning utan jour, dvs ATS-färdplan ska inlämnas för flygning utanför kontrollzonen.

Trevlig flygsommar!

Sture Bjelkåker.

*

Pinch - Hitter - kurs

Det finns ett antal platser kvar på den Pinch-Hitter-kurs vi annonserade om tidigare. Kursen startar så snart tillräckligt antal elever anmälts, troligen direkt efter semestern.

Anmäl gärna Din fru/ fästmo/ sambo/ son/ dotter eller annan närstående till denna kurs, som omfattar 4 tim flygning + 2 kvällar teori.

Kursen är delvis utformad som en "nödräning" för att kunna ta över, flyga hem och landa flygplanet om piloten skulle bli plötsligt sjuk. Men det är också en utmärkt kurs för att öka förståelsen och intresset för flygning.

Anmäl er till Astrid eller Ragnhild på expeditionen.

Sture Bjelkåker.

*

Tankning av 91/96 UL

Flera mindre flygplatser säljer numera bränsle 91/96 UL istället för 100 LL. Vi håller på att undersöka vilka av LFK:s flygplan som kan tankas med 91/96 UL.

Preliminärt är det OK för PA-28-161 Cadet. Kontrollera med Thor eller mig vad som gäller innan Du tankar 91/96 UL.

Sture Bjelkåker

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Vi startar ny IFR-kurs till hösten !

Kursen börjar i oktober 1994 och är i första hand öppen för Dig som uppnått - eller snart kommer att uppnå - 50 tim flygerfarenhet VFR som befälhavare under distansflygning.

- * Teorikurs - enligt gällande LFV måldokument
- * Simulatorövningar - i *rörlig* Link-Trainer
- * Flygövningar - i moderna, välutrustade Piper-flygplan

Den praktiska utbildningen omfattar ca 20 tim i simulator och ca 20 tim i flygplan, tillsammans bör Du räkna med drygt 40 tim. Det kan löna sig att skaffa IFR-bevis nu innan de nya europeiska certifikatkraven kommer ca 1997. Man planerar då ett utbildningskrav för IFR-bevis på ca 55 tim!

Teorikursen omfattar sex ämnesgrupper och bedrivs i princip två kvällar per vecka - måndag och onsdag kl 18.30 - under tiden *oktober 1994 till mars 1995*. Kursen anordnas i samarbete med Medborgarskolan.

- * Meteorologi
- * Navigation och färdplanering
- * Flygtrafikledning och radiokommunikation
- * Bestämmelser för civil luftfart
- * Människan och flygmaskinen
- * Flygbriefingar - inför flygövningarna

Avgifter:

Teorikurs 4.900:- inklusive litteratur, simulator ca 500:-/tim, flygövningar ca 900:-/tim

Litteratur:

KSAB kompendier och kassetter, "Pålles Väder", PG:s IFR-praktika mm.

Närmare upplysningar:

P G Lundborg, skolchef IFR, tel A 013-181221, B 013-101681

Sture Bjelkåker, IFR-instruktör. tel A 013-183201, B 013-150902, M 070-5916062

Anmälan - helst före 20 sept - på nedanstående talong

Insändes till: Linköpings Flygklubb, Exp, 581 88 LINKÖPING

Ja, jag vill delta i LFK:s IFR-kurs 1994/95:

Namn

Adress

Tel A B

Teori Simulator Flygning

PRESSTOPP ! PRESSTOPP !

NYA MATRIKELN ÄR HÄR !

Matrikeln för 1994 är här nu. Precis som förra året kan du hämta ditt eget exemplar nere på klubben. Glöm ej att signera på listan som ligger bredvid !

DU HÄNGER VÄL MED TILL BALTIKUM ?!

Som vi tidigare aviserat har vi planer på att försöka få till stånd ett "rally" till baltikum. Preliminära datum nu är helgen 3-4 september. Nere på klubben hänger en lista för intresseanmälningar. Skriv på den om du är intresserad så att vi får reda på om det finns något underlag för att gå vidare. Har du frågor kan du vända dig till Sture Bjelkåker eller Bengt Bergholm.

JOURDRAGNING SEPT-DEC 93

SEPT:	BERTIL HÄDÉN	348
OKT:	ERIK ÅSTRAND	777
NOV/DEC	TORBJÖRN BLOMDAHL	163

GRATTIS TILL EN TIMMES FLYGNING MED CESSNA ELLER CADET

JOURVERKSAMHETEN

DET FINNS FORTFARANDE LEDIGA JOURTILLFÄLLEN UNDER JUNI, JULI OCH AUGUSTI. TÄNK PÅ ATT JOUR UNDER SOMMAREN GER EXTRA JOURPOÄNG. OM DU EJ FULLGJORT DIN ARBETSPLIKT, BLIR DU DEBITERAD 200 KR/POÄNG, ALLTSÅ MAXIMALT 300 KR/ÅR. ETT TIPS: GÖR DIN ARBETSPLIKT OCH FLYG FÖR 800 KR ISTÄLLET.

LANDNINGSPROTOKOLL



TÄVLING	GRIPEN 1
DATUM	94.04.10

600 max. motor 1) Utanför stråket 2) Överflygning 3) Rivning hinder 4) Krypning hinder
 300 max. nod 5) Oulläten motor 6) Oulläten klaff
 150 7) Rullat ur stråket 8) Noshjul 9) Horizontal 10) Enhjul 11) Fel enhjul
 150 12) Markberöring 13) Klaff in inom stråket
 50 14) Motorpådrag i stråket

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDÖMN MED KLAFF			BEDÖMN UTAN KLAFF			HINDERLANDNING			SUMMA PRICK	Platz
		REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK		
9	GUNNAR FRANZEN	IFX	C-152	+ 2		8	- 1		5	- 3		15	- 7		28	56	1
3	STURE LAURIN	IFX	"	+ 2		8	0		0	0		0	- 12		120	128	2
7	M. TUBYLWICZ	KII	PA 28	+17		68	+ 10		20	+10		20	+ 15		60	168	3
5	SEVE BARTH	IFX	C-152	- 2		20	- 27		150	+11		22	+ 20		80	272	4
1	L. BJÖRKROT	XIS	MFI 9	0		0	+ 23		50	<-30		300	+ 18		72	395	5
4	SVANTE JONSSON	KII	PA 28	+37		160	- 30		300	- 5		25	- 5		50	535	6
6	T. WENNSTRÖM	KII	PA 28	+23		100	+ 14	5	300	<-30		300	+ 34		140	840	7
8	GÖTE AGENHED	IFX	C-152	+15		60	+ 3		6	<-30		300	- 6	3	600	966	8
2	RUNE CARLSSON	KII	PA 28	-17		170	+ 36		80	<-30		300	<+ 50		600	1150	9
LINKÖPING DEN 10 APRIL 1994.																	
<i>Seve Barth</i>																	
SEVE BARTH																	
TÄVLINGSLEDARE																	

LANDNINGSPROTOKOLL

TÄVLING	GRIPEN 2
DATUM	1994-04-16
VIND	250/10

600 prick max motor: 1) Utanför stråket 2) Överflygning 3) Rivning hinder 4) Krypning hinder
 300 prick max bedömn. 5) Oulläten motor 6) Oulläten klaff
 150 prick: 7) Rullat ur stråket 8) Noshjul 9) Horizontal 10) Enhjul 11) Fel enhjul
 150 prick: 12) Markberöring 13) Klaff in inom stråket
 50 prick: 14) Motorpådrag i stråket

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDÖMN M KLAFF			BEDÖMN U KLAFF			HINDERLANDNING			SUMMA PRICK	PLAC
		REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK		
4	Seve Barth	IFX	C152	4		16	-3		15	11		22	0		0	53	1
6	Gunnar Franzén	IFX	C152	0		0	18		36	12		24	13		52	112	2
3	Rune Carlsson	KEN	PA28	-2		20	-23		125	-12		60	1		4	209	3
7	Svante Johnsson	KEN	PA28	-11		110	-14		70	3		6	8		32	218	4
5	Marcin Tubylewicz	KEN	PA28	32		142	13		26	13		26	37		160	352	5
1	Mats Jonsson	KEN	PA28	-11		110	>-30	1)	300	-4		20	6		24	454	6
2	Göte Agenhed	IFX	C152	>50	1)	600	8		16	29		58	-4		40	714	7
8	Lars Östling	KEN	PA28	-21		250	-2		10	>50	1)	300	>50	1)	600	1160	8
9	Ove Gandahl	KEN	PA28	>50	1)	600	15		30	5		10	>50	1)	600	1240	9
Tävlingsledare																	
Ove Gandahl <i>Ove Gandahl</i>																	

LANDNINGSPROTOKOLL



TÄVLING	GRIPEN 3
DATUM:	94.06.11

600 max. motor 1) Utanför stråket 2) Överflygning 3) Rivning hinder 4) Krypning hinder
 300 max nod 5) Oulläten motor 6) Oulläten klaff
 150 7) Rullat ur stråket 8) Noshjul 9) Horizontal 10) Enhjul 11) Fel enhjul
 150 12) Markberöring 13) Klaff in inom stråket
 50 14) Motorpådrag i stråket

BANA 29 / 240° 5-8 KTS

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDÖMN MED KLAFF			BEDÖMN UTAN KLAFF			HINDERLANDNING			SUMMA PRICK	
		REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK		
3	GÖTE AGENHED	IFX	C152	+ 3		12	+ 14		28	+ 14		28	+ 9		36	104	1
5	GUNNAR FRANZEN	"	"	- 3		30	+ 5		10	+ 28		60	+ 7		28	128	2
1	ULF RINGH	"	"	+ 7		28	+ 7		14	+ 28		60	+ 8		32	134	3
9	SEVE BARTH	"	"	- 5		50	+ 10		20	+ 12		24	+ 30		120	214	4
7	STURE LAURIN	"	"	- 9		36	+ 4		8	≥ 50		300	≥ 0		0	344	5
6	TAGE WENNSTRÖM	KEN	PA28	+ 36		160	+ 32		70	+ 9		18	+ 34		140	388	6
8	LEINHART JUNGVIK	IFX	C152	+ 6		24	≥ 30		300	+ 41		90	+ 2		8	422	7
4	SVANTE JONSSON	KEN	PA28	+ 16		64	≥ 50		300	≥ 50		300	+ 10		40	704	8
2	HAKAN BÖRJESSON	KEN	PA 28	+ 35		140	≥ 30		300	- 13		26	≥ 50		600	1066	9
LINKÖPING DEN 11/6 -94																	
<i>Seve Barth</i>																	
SEVE BARTH																	
TÄVLINGSLEDARE																	

Sture Lahrin klubbmästare i precisionsflygning!



Referat från KM & debutanttävlingen 94

av Mats Warstedt

Rekordtidigt på säsongen avgjordes LFK:s KM och debutanttävling lördagen den 23 april. Tävlingen samlade hela 19 deltagare, varav tre debutanter och tre utsocknes. Sture Lahrin visade att gammal är äldst och tog förtjänstfullt hem totalsegern.

På grund av diverse inplanerade jippon i klubben, hade datum för tävlingen fastställts till 23 april, alltså mitt i det nyckfulla aprilvädret. En gnutta oro fanns således hos tävlingsledningen, om tävlingen skulle kunna genomföras. Redan flera dagar innan tävlingen utlovade dock våra vänner på SMHI i Norrköping vackert väder, och så blev det också. Lite disigt möjligen, men i övrigt perfekta förhållanden.

Många anmälningar

Under vinterhalvåret har vi i tävlingskommittén bedrivit en intensiv kampanj för att få fler deltagare till våra tävlingar, både rutinerade piloter och nybörjare. "Indoktrineringen" bidrog säkert till att hela 19 tävlingslystna piloter hade anmält sig till tävlingen. Av dessa var tre debutanter och tre från landslaget, som passade på att få lite försäsongsträning.

För den oinvidde kanske inte 19 deltagare verkar särskilt uppseendeväckande. I dessa kärva tider, som vi befunnit oss i under några år, är detta en mycket bra siffra. Tävlingen är faktiskt den största som genomförts hittills i Sverige i år! Betänk t ex att Stjärntävlingen i år fick ställas in, eftersom endast 14 deltagare anmält sig (varav sju från Linköping), och detta trots att tävlingen är

kvalificerande till landslaget. Vi har således en mycket gedigen tävlingsverksamhet i klubben; något vi ska vara stolta över och förvalta väl.

Nybörjarvänlig bana

Tanken med navigeringsbanan var att den skulle vara lätt att hitta runt, även för den orutinerade. Det faktum att samtliga debutanter hittade start, mål och samtliga brytpunkter, får anses vara bevis nog för att vi lyckades i denna strävan.

Åtta dukar och åtta foton!

För att inte våra rutinerade tävlingsflygare skulle sitta och "slöåka" längs banan, hade de hemliga spaningsmålen gjorts lite extra svåra. Fotona hade avsiktligt

beskurits lite snävare, och flera av dukarna hade lagts ut med helikopter!

Bäst i spaningsmomentet lyckades Mats Jonsson och Marcin Tubylewicz med sju respektive åtta missade mål av totalt 23. Bra jobbat!

Just-in-time

Som bekant så räcker det inte med att hitta runt banan, utan tiden ska hållas också. För ändamålet fanns tre hemliga tidkontroller utefter banan, förutom i start och mål. Målklockan lämnade in under dagen, så denna tidkontroll fick tyvärr strykas. Återstod gjorde alltså fyra stycken.

Mats Jonsson lyckades med konststycket att totalt för alla tidkontroller endast avvika 23 sekunder! Efter navigeringsmomentet ledde Sture Lahrin före Nils-Erik Zander och Marcin Tubylewicz.

Många bra landningar!

Saab-fältet är som bekant legendariskt svårlandat, men trots

detta noterades flera mycket bra landningsresultat under tävlingen. Till viss del berodde detta på den svaga vinden och avsaknaden av nersvep.

Bästa landare var Sture Lahrin med den utmärkta serien -4, 0, -1 och 0, vilket gav totalt 45 prickar. En annan säker precisionslandare är Göte Agenhed, denna gång med 56 prickar. Trea i landningsmomentet blev Mats Jonsson med 90 prickar.

Värdig segrare

Då alla resultat summerats visade det sig att **Sture Lahrin** segrat, efter en jämn prestation genomgående i alla grenar. Tvåa blev Marcin Tubylewicz, som är på stark frammarsch.

Grämde sig mest denna dag gjorde nog Mats Jonsson, som lyckades åstadkomma ett skrivfel på färdplanen, något som kostade honom 196 prickar och således totalsegern. Nu blev det istället en tredjeplats.

Duktiga debutanter

Som jag redan nämnt så hittade våra tre debutanter runt banan mycket bra. Även tidhållningen var klart godkänd. Spaningsmålen är normalt inget man prioriterar vid sin första tävling, men till och med några av dessa hittades. Vad månne bliva?

Längsta strået i debutantklassen drog **Sven Larsson**, som spurtade fint med den svårlandade Cuben. Tvåa blev Tomas Karlsson och trea Gunnar Frisk. Läs för övrigt Gunnars egen berättelse från sin första tävling, som förhoppningsvis inte gav alltför "traumatiska" minnen.

De verkliga hjältarna

Slutligen vill jag ta tillfället i akt och tacka alla som så välvilligt ställde upp som funktionärer under tävlingen. Utan er hade tävlingen inte kunnat genomföras. Förlåt Sture med flera, men det är ni funktionärer som är de verkliga hjältarna.

Resultat: KM & debutanttävlingen 1994

Nr	Namn	Nav	Spaning	Landning	Summa
1	Sture Lahrin	108	180	45	311
2	Marcin Tubylewicz	150	160	218	419
3	Mats Jonsson	265	140	90	450
4	Ove Gandahl	180	300	146	553
5	Rune Carlsson	311	240	170	636
6	Gunnar Franzén	173	240	456	641
7	Svante Johnsson	207	310	370	702
8	Ulf Edlund	273	290	485	806
9	Sven Larsson (debutant)	325	300	540	895
10	Göte Agenhed	555	390	56	973
11	Tomas Karlsson (debutant)	381	320	680	1041
12	Nils-Erik Zander	90	240	1800	1230
13	Gunnar Frisk (debutant)	308	320	1380	1318
14	Seve Barth	617	360	1800	1877
15	Leif Andersson	849	320	1800	2069
16	Erik Kullberg	887	320	1800	2107

Utom tävlan deltog dessutom:

Erling Lindholm, Stockholms FK	45	80	44	147
Anders Hellström, Stockholms FK	27	40	360	247
Johan Nylén, Botkyrka FK	39	170	117	268

Fotnot: Landningsresultaten ovan har delats med 2, vilket förklarar att summeringen inte stämmer.

Precisionsflygning - ur nybörjarens synvinkel...

Ett förhastat uttalande "kanske man skulle anmäla sig till debutanttävlingen", en pep-pande kompis och så Mats inspirerande artiklar om precisionsflygning - då fanns ingen återvändo. När man väl anmält sig så framgick det dessutom att man flyger gratis! Ingen chans att hitta en giltig undanflykt. Det var bara att ta sitt bagage av ca 10 flygtimmar efter A-cert och infinna sig till KM och debutanttävlingen den 23:e april...

Jag kommer här återge hur jag som debutant (låter bättre än nybörjare) upplevde precisionsflygning. Mats Warstedts artiklar har redan beskrivit i detalj hur det går till. Jag kan bara komplettera med diverse aspekter från min stora erfarenhet av 1 (en) tävling... Varning för subjektivitet och överlappning gentemot Mats artiklar.

Navigering

Förmiddagen ägnades åt navigeringsmomentet. Här kan poängteras att timmen för planeringsmomentet behövdes mer än väl! Kanske inte för en "gammal räv" men för mig var det "lagom" stressigt. Beräkningarna baseras på given vind och en vid anmälan, av den tävlande, vald TAS. Lägre fart ger naturligtvis mer tid och bättre precision. För Cadet brukar 80 kt väljas. Jag valde ett steg klaff med denna fart, andra valde att ej använda klaff. Hamnar man före tidschemat så måste man korrigera genom att sänka farten - då känns det bra med lite klaff!

Under planeringsmomentet fick man också stifta bekantskap med ett för mig tidigare okänt hjälpmedel, *fartmallen*. Utan detta skulle planeringen, där elektroniska hjälpmedel ej är tillåtna, bli knepig. *Fartmallen* är helt enkelt ett vanligt A4-papper med minustreck för olika GS, givet en viss skala. Gratis och praktiskt - har du ej någon, hör av dig. En *fartmall* brukar ofta ingå i tävlingskuvertet, så även denna gång. Kartan som också ingick var en del av Östgöta TMA 1:250000. Minustreck kan vara lämpligt rita ut även för två till fyra minuter innan start. Då har du lättare att malla in dig och få rätt tid över startpunkten och inte bomma med 30 sekunder som jag gjorde! Ett annat sätt är att cirkla hitom startpunkten, när tiden så tillåter. Enda regelkravet är att passera startpunkten rätt på vingarna.

Under själva navigeringen bör man som debutant koncentrera sig på att (i fallande prioritet) hitta runt, hålla tiden och hitta dukarna i brytpunkterna - så sant. Men inte kan man väl låta bli att spana efter dukmål och fotomål? Jag gjorde mitt bästa i de två senare momenten med resultatet en hittad "duk". Duken visade sig dock vara något annat, en bondes ensilagebalar, "skenmål" utplacerade av arga konkurrenter eller en hägring? Jag fick vackert acceptera 30 prickar för "fel angivet mål eller läge". Tanken om skenmål fick jag överge eftersom ingen annan hittat "mitt" mål! Min enda tröst var att flera, även icke debutanter, "lyckades" bomma alla duk- och fotomål.

I sammanhanget kan en kort genomgång av något om hur prickbelastning sker vara intressant. Varje missat foto- eller dukmål ger 20 prickar. Varje sekund fel över någon av de 6 till 8 tidkontroller (vid pådrag, startpunkt, målpunkt och "hemliga") ger 3 prickar. Slutsatsen blir enkel, koncentrera dig på att hitta runt, tidhållning och dukar i brytpunkterna. Jag hade definitivt fått mindre prickar om jag lämnat fotona på marken och koncentrerat mig på bättre tidhållning. Skall du nödvändigtvis spana duk- och fotomål, memorera korten och fäst dem på t ex en pappskiva, flyg högvingat och se upp (ned?) för "hägringar"! Det kan ju vara så att ett foto föreställer en kyrka eller något annat konkret istället för Mats kort av en av Östergötlands vassruggar, ett av Östergötlands garage och ett av Östergötlands stenrösen! Med dessa fotomål fick även den erfarna något att bita i - vilket också var meningen.

Lunch

Efter landning fanns tid för att stödja LFK-restaurangen och diskutera med de andra var f-n foto- och dukmålen fanns. Som svar på detta fanns en karta i planeringsrummet med alla mål markerade. När siste startande landat kom sedan resultaten.

Landningsmomentet

Efter lunch vidtog landningsmomentet. Landningarna sker mot "märket" som på Saab-fältet återfinns vid avtagsvägen bortom Griniladorna, sett från klubben. Det exakta läget är markerat med en diffus gul fyrkant på banas mittlinje. Vid tävling finns skyltar i bankanten som markerar sättningszonen mer synligt. Reglerna säger att banbredden skall vara 12 meter. Saabfältet är som bekant 40 meter varför landningar sker på ena halvan, den mot Griniladorna. Det blir ju ändå 20 meter!

Bedömningen utan klaff och hinderlandningen var intressanta. Vem övar bedömning utan klaff regelbundet? Inte ingick det i A-utbildningen i alla fall. För att inte tala om vingglidning som ej heller ingick. Vingglidning är nödvändig för hög precision åtminstone vid bedömning utan klaff. Det är dock rent farligt om man ej behärskar detta - alltså inget för oss utan erfarenhet av vingglidning. Hinderlandningen är svårt att öva eftersom hinder normalt ej finns på banan om man bortser från, Saab-flygplan, SKY-AYS, fåglar utan färdtillstånd m fl... M a o så görs normalt första hinderlandningen vid tävlingsdebut, så även för mig. För att lyckas med denna landning krävs brant plané - detta är för övrigt lämpligt vid alla 4 landningarna. Detta kunde man läsa i Mats artikel. Han påminde mig även om detta innan start. Vad hjälpte det - jag intog nog världshistoriens flackaste final under första motorlandningen. Stötta med gas går ju alltid... Mats fick dock rätt i att landningen då riskerar bli en "happening", där flygplanet dimper ner när det själv vill. I ren raseri gick resten av landningarna åt skogen!

Jag blev mista sagt imponerade av flera av de andra deltagarna. Men så är ju flera av dem i elitklass. Man kan också konstatera att skolbokens mjuka utstallade sättningar inte alltid praktiseras då maximal precision önskas...

Slutresultat

Prickarna från navigering och landning summeras efter viss omräkning. Hur gick det då för oss debutanter? Jag förmodar ni kan finna svaret på detta i Mats tävlingsreferat på annan plats i Kontakten. Jag själv får vara nöjd med förmiddagen när man trots 30 sekunder för tidig start hade de andra debutanterna och en "räv" som Seve Barth (vilse?) efter sig i resultatlistan. Det bästa man kan säga om eftermiddagen är väl att nästa landningstävling ej kan gå sämre!

Jag får gratulera de andra två debutanterna. Sven Larsson för att ha erövrat den "vackra" vandringspokalen för bäste debutant. Tomas Karlsson för andraplatsen och med mig delad lycka att slippa se den "vackra" pokalen ett helår!

Övning

Övning ger färdighet sägs det. Detta kan knappast bestridas. Ser man tävling i precisionsflygning som träning behövs dock inget ambitiöst träningsprogram, höghöjds-läger (minst 30 minuter över 10000 ft) e d. Nåja - lite träning bör man som debutant ha i bagaget.

Lämpligen bör man damma av navskivan och göra en driftis med TT, TH, GS, tid på ben. Lägg till 1 minut för obligatorisk *procedursväng* om kursskillnaden mellan två ben överstiger 90°. Kraven för att undvika prickbelastning är ± 2 grader och ± 5 sekunder vilket kräver viss noggrannhet, speciellt för tider. För navigeringsmomentet kan en kort runda på 1000 ft (normalhöjd vid tävling) i 80 kt (Cadet) med preparerad karta

vara bra. De flesta harvar knappas runt i dessa farter med en Cadet/Archer och samtidigt följer minutstreck.

Landningsmomentet bör övas några gånger innan debut. Förvisso övas landning varje flygpass och bedömningar regelbundet. Vid tävling är dock precisionskraven högre och moment som bedömning utan klaff kanske mer eller mindre nya. Öva också om möjligt både på bana 11 och 29. Jag hade ej gjort detta så när bana 11 användes vid tävlingen kändes det lite osäkrare. Begär av tornet att få sätta dig på "märket" som används vid tävlingar. Använd enbart halva banbredden och det blir precis som i en tävling.

För den intresserade kan "taktikstudier" kanske vara intressant. Detta gör lämpligen genom att studera reglerna och konstatera vad jag sade ovan, dvs att hitta runt, hålla tiden och finna brytpunktsdukarna i navigationsmomentet. I landningsmomentet är minuslandning och bommade motorlandningar obra. Fullständiga regler för precisionsflygning kan du t ex få från mig eller Mats.

Ett annat utmärkt sätt att lära känna precisionsflyget är att vara funktionär eller åskådare. Vid navigeringstävlingar behövs alltid funktionärer och detta ger även arbetspoäng. Att se en landningstävling från bankanten är både lärorikt och intressant, även för den som ej tänker börja tävla.

Summering

Tävling låter kanske pretentiöst. LFK har länge legat i toppskicket i Sverige. Det där är nog inget för mig... Så kanske man lätt tänker. Jag ser det dock som ytterligare ett sätt att praktisera flygningens konst. Att titta på Östergötland uppifrån tröttnar vem som helst på efterhand, det är ju så platt! För att hålla flygintresset vid liv lär de flesta behöva vidga sina vyer. Resa, ta mörkercert, flyga in sig på nya typer etc - kort och gott söka nya erfarenheter. Att delta i tävlingar i precisionsflyg är ytterligare ett utmärkt sätt att göra detta! Som all flygerfarenhet befrämjas dessutom din skicklighet! Du behöver inte ha för avsikt att bli ett ess.

Jag hade mycket roligt under debutanttävlingen och blev flera erfarenheter rikare. Helt klart kommer jag delta i fler tävlingar. Argumentet för att även du skall prova är många:

- Det är roligt.
- Trevligt sätt att lära känna flera i klubben.
- Din skicklighet som flygförare ökar.
- Du får automatiskt behövlig nödlägesövning.
- Det är aldrig för sent att bli debutant - spridning i deltagarnas åldrar är fullständig!
- Första debutanttävlingen flyger du gratis. Detta gäller, såvitt jag förstått, även om du t ex deltagit i någon enstaka annan tävling före, t ex Gula Spåret.

Du som missat debutanttävlingen och ej vill vänta till nästa - vänta ej! Landningstävlingar är "lika" varje gång. Navigeringstävlingarna är färre och kanske något knepigare än i debutanttävlingen. Prioriterar du bort t ex fotospaning och koncentrerar dig på att hitta runt så bör det dock inte vara något problem.

Till sist vill jag tacka Mats för väl genomförd tävling!

Gunnar Frisk
tfn arbetet 013 - 181456

Erfarenheter från första flygning till Visby...

Jag tog en sväng till Visby 21-22/5. Här kommer några tips som kan vara av intresse för den som tänkt åka dit.

Visby ett perfekt utflyktsmålet för oss privatflygare. Det ligger nära, flygfältet ligger nära staden och är man några stycken är det billigare att privatflyga dit i jämförelse med alla annan fortskaffning. Sen är ju Gotland och Visby i största allmänhet trevligt.

Flygklubben är belägen söder om banan. Där finns gott om parkeringsutrymmen. Det är bara ca 15 minuter gångväg till murarna. Rum finns att hyra på klubben för 150 SEK per natt. Skulle dessa vara uthyrda så går det visst att få sova i luftfartsverkets baracker... Förbokning är nog att rekommendera vid högsäsong. Cykeluthyrning finns på klubben men denna var ej igång då jag var där och frågan är om de hittar cyklar och nycklar tills du skall dit... I Visby finns dock obegränsat antal cykeluthyrare.

Mynttelefon finns alltid tillgänglig i klubblokalen. Briefingrummet med bl a fax kan vara låst. Tillträde till fältet fås via grind med kod. Aktuell kod fås av klubben. Förtöjningsutrustning finns att låna så långt det räcker...

Skall ni till Snäck så är det parkering vid terminalen som gäller. Härifrån är det gångavstånd, ca 1.5-2 km. Skall ni till stan har ni dock ca 2 kilometer längre än från flygklubben.

Flygningen tar ca 1 timme med PA28. De två restriktionsområdena vid Visby är enligt ATS sällan aktiverade. Det går således ofta bra att ta en sväng över Högkling och Visby vilket rekommenderas. Klubbfrekvensen 123.6 används ej.

I Visby är Munken självklara krog och nattklubsvalet - god mat, mysig miljö, flera barer och dans. Men varför 08:or som serverar? Iso La Bella rekommenderas av "infödingar" för de som gillar italienskt. Båda ligger på tvärgator till Stora Torget. Café Norrgatt vid rondellen halvvägs mellan flygklubben och murarna är ett måste - här har tiden stått still!

Några telefonnummer:

Flygklubben: 0498 - 218777 (normal bemanning vardagar 13-17)

ATS: 0498 - 212349

Till sist - tag med båt! Om ni ej anser er behöva detta - delta i höstens nödövning så får ni känna på hur skoj det är att bada utan båt i sjögång... Å glöm ej obligatorisk färdplan!

Gunnar Frisk

Livräddningsövning på FOA 59.

Torsdagen den 21 april samlades ett tjugotal förväntansfulla LFK-medlemmar ute på FOA 59 i Malmslätt för att genomföra en livräddningsövning. Vi skulle få möjlighet att träna hanteringen av den livräddningsutrustning som vi har i våra flygplan.

Intresset för övningen visade sig vara mycket stort. Tyvärr kunde alla som ville delta inte beredas plats. En ny livräddningsövning planeras någon gång i höst för de medlemmar som inte kom med.

Vår värd Christer Spångberg, som leder liknande övningar med flygvapnets piloter under dagtid, hade vänligheten att ta emot oss på sin fritid.

Under en intressant genomgång gavs information om vilka saker man ska tänka på om olyckan skulle vara framme och nödlandning måste ske på vattnet. Exempel på detta var:

- Håll samman hela gruppen när man flyter i vattnet. Lämna ingen kvar i flygplanet. Även livlösa/omkomna passagerare måste tas om hand.
- Behåll kläder och skor på för att behålla kroppsvärmen så länge som möjligt.
- Se till att livbåten inte driver iväg när den blåses upp.
- Borda, om möjligt, livbåten från flygplanets vinge för att undvika att bli våt.

Efter omklädning till badkläder och t-tröja så följde realistiska övningar i en bassäng med varmt och skönt vatten. Bassängen var uppskattningsvis 10 x 10 meter och cirka fyra meter djup med möjlighet att simulera vågor, regn, blåst och mörker.

Vi fick börja övningarna med att, i grupper om fyra personer, hoppa i bassängen med flytästarna på. Sedan simulerades det blåst och regn samt mörker där vi fick träna på att hålla samman gruppen. Upplevelsen från en mörk bassäng med blåst upp till 80 km/tim när det samtidigt regnade var nyttig.



Realistiska förutsättningar med regn, vind och vågor.

Det fanns många möjligheter att få kallsupar men framförallt så hade man ingen som helst möjlighet att orientera sig. Stundtals var det svårt att veta om man var över eller under vattenytan. Det var bara att hålla samman och hoppas på att vinden ska mojna eller att man i ett autentiskt fall snabbt blir omhändertagen.

Nästa övning var användning av livbåten. Uppblåsningen av livbåten fungerade bra sen var det övning i att borda båten. Även i detta moment så fick vi vi prova vind, regn och mörker. Det kan intygas att det blir fort kallt i vinden trots att vattentemperaturen var omkring 30°C.

Övningen visade hur viktigt det är att praktiskt öva hanteringen av den livräddningsutrustning som vi har med oss när vi flyger över vatten.

Ett stort tack till FOA 59 och Christer Spångberg som delade med sig av sina erfarenheter och gjorde kvällen intressant och lärorik.

Ett tack riktas även till klubbens arrangör Mats Jonsson.

Tag chansen och anmäl er till nästa tillfälle!

Anmälningslista finns i klubblokalen.

Håkan Börjesson



Per Hallsmark sitter tryggt i livbåten.



Övning i att borda livbåten.

Överlevnad i vatten.

Sverige omges till stor del av vatten. På Sveriges landyta finns cirka 80000 sjöar eller vattendrag. Vårt land ligger långt norrut på jordklotet. Inte ens mitt på sommaren värms havsvattnet upp till mycket mera än $+15^{\circ}\text{C}$ ute till havs. Kustnära blir temperaturen något högre liksom i insjöar. Ur överlevnadssynpunkt är allt vatten som är kallare än hudtemperaturen, ca $+33^{\circ}\text{C}$, farligt beroende på hur lång tid man vistas i vattnet. Värme kommer alltid att transporteras från kroppen till vattnet så länge detta har lägre temperatur än kroppen. Man har på olika sätt försökt att bestämma överlevnadstiden i vatten men alla beräkningar lider av bristen att de inte kan hänsyn till alla faktorer som har betydelse då man hamnar i vattnet. Kurvan nedan används inom Flygvapnet i Sverige och anses ge en relativt korrekt bild av verkligheten. Den förutsätter att den nödställda är i god form och bär flytväst.

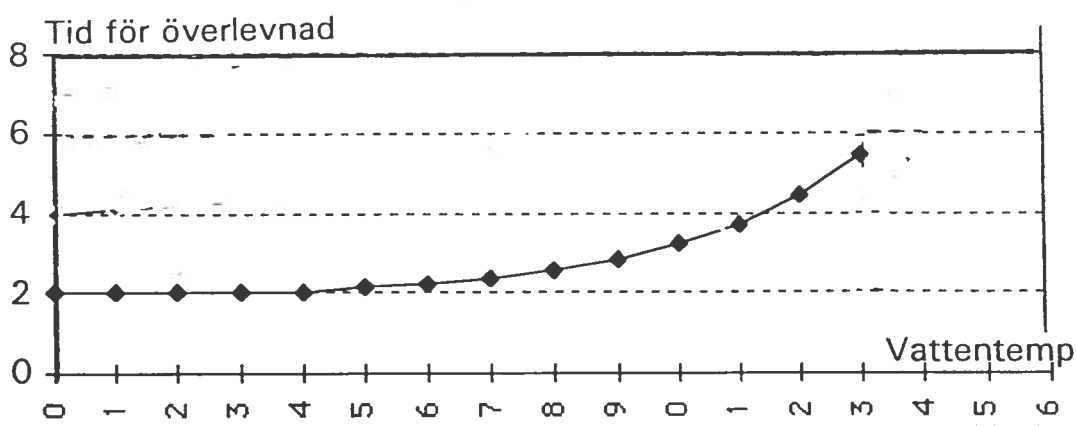


Diagram 1: Beräknade tider för överlevnad som funktion av vattentemperatur

Av kurvan kan man utläsa den stora förlängning av överlevnadstiden som en livbåt ger. Vattnet har god ledningsförmåga jämfört med luft och det är betydelsefullt för överlevnadstiden att vistelsen i vattnet blir så kort som möjligt. Kroppens första reaktion då det kalla vattnet kyler ner huden är en kraftig sammandragning av de ytliga blodkärlen i huden. Människan är vad man kallar för en homeoterm varelse, dvs en varelse som är beroende av att bibehålla en konstant kroppstemperatur för att kroppens funktioner ska fungera bra. Efter en stund i vattnet räcker inte kärlsammandragningen i huden för att bibehålla kroppstemperaturen konstant. Då vidtar kroppen nästa åtgärd för att öka värmeproduktionen. Genom kraftiga muskelsammandragningar, som övergår i skakningar, huttring, ökat arbetet i musklerna och med detta produktionen av värme. Att huttra är ett effektivt sätt att bilda värme, som kräver mycket energi. Efterhand som temperaturen sjunker blir huttringen kraftigare för att till slut vara helt okontrollerad. Då kroppstemperaturen sjunker ytterligare minskar huttringen på grund av kroppens energiförråd börjar sina. Vid $+33^{\circ}\text{C}$ brukar man säga att medvetandet grumlas och vid omkring $+30^{\circ}\text{C}$ inträder medvetslöshet. Vid temperaturer omkring $+33^{\circ}\text{C}$ eller lägre är det svårt att utföra manuellt arbete och det anses att man har svårt att aktivt arbeta för sin egen räddning vid denna kroppstemperatur. Man ska vara medveten om att dessa värden inte är absoluta utan varierar från person till person på grund av bl. underhuds fettets tjocklek, näringsläget i kroppen, hur effektiv huttring personen har osv. När kroppstemperaturen går under $+30^{\circ}\text{C}$ finns en med sjunkande kroppstemperatur tilltagande risk för att döden inträder, men inte heller denna temperatur kan fixeras till ett visst gradtal då det finns fall där människor genom gynsamma omständigheter överlevt mycket låga

kroppstemperaturer. Det finns beskrivet fall där djupa kroppstemperaturen varit så låg som ca +20°C.

Upptäckt då man hamnar i vattnet har stor betydelse för hur man ska klara sig. Planera alltid en flygning över vatten noga. Titta noga på väder, vindar och vattentemperatur. Tänk på att en nödlandning i grov sjö är extremt svår! Kontrollera var närmaste flygräddningshelikopter är stationerad. Samtliga ombord ska givetvis ha flytväst påtagen och veta hur den fungerar (du som är chef ombord ansvarar för att passagerare får den undervisning som behövs!). Livbåt bör vara en självklar detalj i flygplanets utrustning om man räknar med att flyga över större sjöar eller havet.

Om olyckan ändå är framme och visar sitt fula tryne gäller det att handla rationellt. Du som pilot ska deklarerat för dina passagerare att det är ett nödläge och att de ska vara beredda att lämna flygplanet efter nödlandningen. Efter en nödlandning på vatten kan allt vara lugnt och fint om flygplanet flyter och ingen är skadad. Nu gäller det att lämna flygplanet i god ordning och så torrt som möjligt. Kontrollera snabbt läget i flygplanet och fråga passagerarna om de har några skador. Ta fram livbåten och fäst utlösningslina till flygplanet och utlös livbåten. Se till att passagerarna och du själv får med allt som kan ge värme i form av kläder, mössa, filter osv. Försök att få passagerarna ner i livbåten utan att de blir blöta. Om du kan komma åt ELT ska den med i livbåten. Du lämnar flygplanet sist efter att ha kontrollerat att alla och allt kommit med. Låt utlösningslinan vara fäst till flygplanet fram till strax innan vraket sjunker. Ni kommer att vara lättare att hitta om ni stannar vid flygplanet. Skulle det vara så att någon skadats vid nödlandningen ska den personen alltid ha företräde och får aldrig lämnas utan tillsyn. När ni kommit i ordning i livbåten ska minst en nödraket avlossas.

Skulle det vara så olyckligt att livbåten inte finns eller inte går att få med ut gäller det att klara sig ändå. Om flygplanet flyter ska man stanna på vraket så länge som möjligt. Värmeförlusten blir alltid mindre i luft än i vatten! Om vraket sjunker ska det överges omedelbart. Alla kläder ska behållas på. Lämna flygplanet genom nödutgångarna eller på enklaste sätt och om flygplanet sjunker gå i vattnet och simma bort från vraket. Du som befälhavare ombord ska kontrollera att alla kom med ut och försöka hålla ihop gruppen till varje pris. Det är mycket svårt att hitta en person som ligger i vattnet även om han har en gul flytväst på sig! För att få längsta möjliga överlevnadstid ska man undvika att simma. Genom att simma ökar värmeförlusten från kroppen med ca 35% och man bränner dessutom upp kroppens lagrade energi snabbare. Självklart simmar mot land om det ligger inom några hundra meters håll. Gruppen ska hålla stadiga grepp i varandra, gärna i en ring och så tätt som möjligt. Kan man ligga med kroppskontakt spar man värme i de punkter man har kontakt med sin granne i ringen.

Ur psykologisk synpunkt är det viktigt att hålla samman gruppen. Gruppens medlemmar kan ge stöd åt den som har det besvärligt. Det är viktigt att alla kommer med hem igen. Ingen av gruppens medlemmar får överges. Även den som betraktas som död ska med hem. Det kan vara så att personen inte är död utan istället kraftigt nedkyld. Det är mycket svårt att avgöra om en nedkyld person är död eller levande. Hjärtfrekvensen kan vara ett par, tre slag per minut och det är omöjligt att se någon andning. Det är alltid en läkare som ska dödförklara en person! Du, som befälhavare, spelar en viktig roll för att hålla uppe gruppens humör. Du får aldrig ge upp, aldrig svikta i din omsorg om gruppmedlemmarna, aldrig sluta tro på räddningen, aldrig sluta uppmuntra! I en svår situationen är det viktigaste att aldrig ge upp. Tro alltid att räddningen är på väg!!

Om lyckan står er bi kommer ni att räddas av en av Flygvapnets flygräddningshelikoptrar. Den helikopter som kommer är en Super Puma (Hkp 10). Det kan också vara en Vertol 107 från Marinen (Hkp4) eller en Augusta Bell 204 (Hkp3). Sättet att bärga är detsamma för samtliga typer. När du siktar helikoptern ska en nödsignalkaket avlossas för att visa helikoptern tydligt var ni finns. Skulle det inte vara möjligt är det bra att vinka. Om helikoptern upptäcker er sent kan det hända att den passerar över er för att minska höjden och farten, för att efter en stund

återkomma, klar att rädda er. Normalt skickas en ytbärgare ner för att hjälpa till med bärgningen. Ni kan lugnt överlämna er till honom! Han hjälper till med allt och prioriterar också i vilken ordning som de nödställda ska vinschas upp. Skulle inte ytbärgaren vara tillgänglig skickas en enkelsele ner. Dra den över huvudet och upp under armarna, wiren framför kroppen, ge kontakttecken och låt armarna hänga efter sidan när du vinschas upp. Uppe i helikoptern kommer du att tas om hand av personalen ombord. De har mycket bra utbildning för att ge den vård som krävs för transport till sjukhus. Helikoptern har en förnämlig sjukvårdsutrustning och det är inte ovanligt det finns läkare ombord. Man kan förbereda sig mentalt för nödlägen genom att noga tänka sig in i en situation med nödlandning på vatten och gå igenom alla åtgärder före, under och efter nödlandningen. Försök att göra din mentala förberedelse så realistisk som möjligt.

KOM IHÅG: DEN FÖRBEREDDE ÖVERLEVER!

Christer Spångberg

Pilot Shop News

Nyheter i shoppen sedan förra nummret av kontakten:

FLYGVAPNETS 500:000-DELAR FINNS NU I LAGER !

På allmän begäran finns nu KSAB:s omarbetade 500:000-del som härstammar från FV att köpa i shoppen ! Den har försetts med all den civila information som vi är vana vid och har en mycket bättre topografi än ICAO:s 500:000 som är den karta vi hitills haft. ICAO-kartorna kommer att utgå ur sortimentet så när som på Stockholmsdelen som behövs i teoriundervisningen. FV-kartan finns i 4 delar varav 3 finns i lager, Malmö, Stockholm och södra Norrland. De kostar 155 :-/st och är oplastade. OBS ! de ligger i det nedre shopskåpet, alltså inte i kartskåpet.

SKALLINJALER FÖR BÅDE 250 OCH 500:000-DELAR !

Nu finns det en c:a 40 cm lång linjal med distansmätningsskalor för BÅDE 250 och 500:000-delskartorna. Praktiskt när man ska dra trackar på kartorna och vill kunna mäta distansen samtidigt. Hur många är vi inte som har brottats med transportörn som linjal och distansmätare !?

Pris: 40:-

PLASTFICKOR FÖR JEPPESEN-"PLATEAR"

Nu finns det plastfickor för Jeppesens ringpärmar i lager. Mycket bra för att skydda dina mest använda "platear" ! 50:-/10 st alt 5:-/st. Mycket väl använda pengar !

KLUBBMÄSTERIET MEDDELAR

NY TRÅDLÖS TELEFON INHANDLAD

En ny trådlös telefon har införskaffats sedan den förra stilla avlidit av vattenskador (!). Den nya telefonen är av märket Panasonic och är i det mesta mycket snarlik den gamla. Några skillnader vill jag dock passa på att påpeka:

1: Den har bältesclips som gör att den går att haka på ett bälte eller annat lämpligt ställe. Clipset sitter dock lite dåligt fast, se upp ! Ska försöka limma fast det för att förhindra olyckor. OBS! Luckan kan ibland gå upp "av sig självt" när den hänger och slänger, var vaksam.

2: Handenheten går att stänga av med en strömbrytare på sidan. Slå aldrig av den förutom vid batteribyte.

3: Reservbatteriet ligger i basenheten. Tryck på knappen på höger sida så kommer en hållare ut på framsidan i vilken batteriet ligger. F ö angående batteribyte se manualen som ligger i jourpärmen.

STUDIEBESÖK PÅ ÖKC

Det årliga studiebesöket på Östgöta Kontrollcentral kommer med största sannolikhet att bli av den 4:e oktober klockan 18.30. Se anslag på klubben med anmälningslista fr o m v.37. Både nya och gamla cert-innehavare hälsas hjärtligt välkomna att delta.

KLUBBAFTON 1994 GER:

KRÄFTSKIVA "SKC"

Ja just det, i dom legendariska grillspetten "Nosig" och "CavOk":s fotspår följer i år kräftskivan "SKC" (SkyClear) !

Tid: 24/8-1994, 19.00

Plats: LFK, utomhus eller i hangar

Kräftor: kommer att finnas tillgängliga till självkostnadspris du är också välkommen att ta med egna

Tilltugg: finns på plats

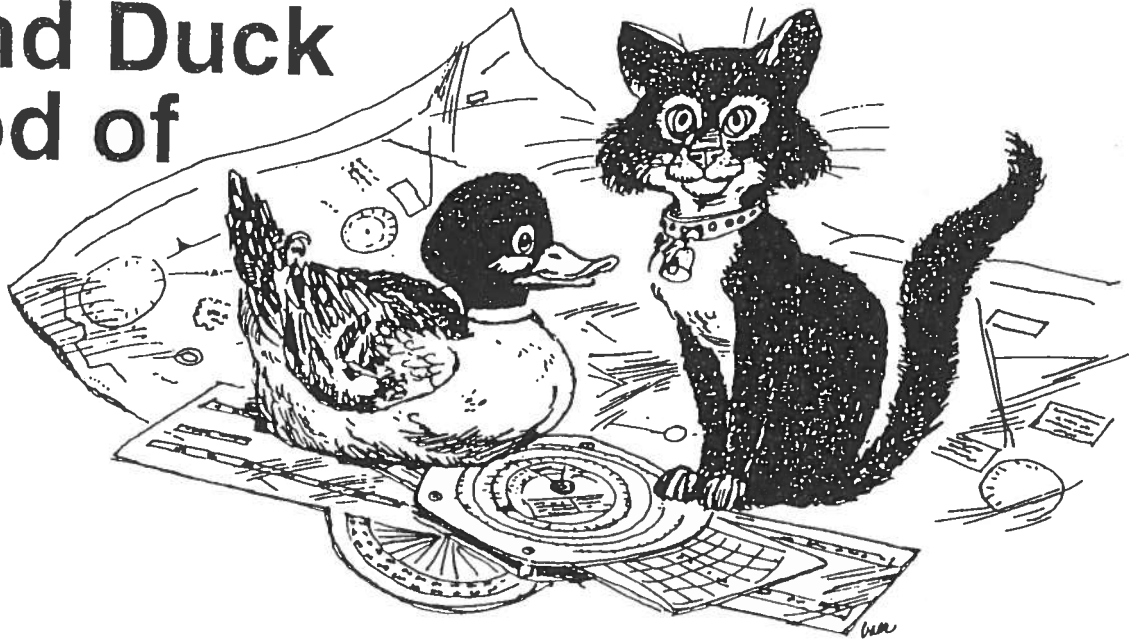
Drycker: av den starkare karkatären medtages, av den svagare finns på plats

Anmälan: Ytterligare information och anmälningslista (mht kräftåtgången), kommer att anslås på LFK i v. 30

VÄLKOMNA !

BASIC PROCEDURES FOR THE

Cat and Duck Method of Flying



■ Sooner or later, pilots of light airplanes boring holes in Los Angeles smog will find themselves with too much smog between their aircraft and the ground references. At this time, they may need to use some basic instrument procedures, but alas, their aircraft is not equipped. For those rare cases when a backup instrument system is needed, survivors of the LA TCA have developed the Cat and Duck Method of instrument flying. The procedures are as follows:

Place a live cat on the cockpit seat. Because a cat always remains upright, she can be used in lieu of a yoke and ball. Merely watch to see which way the cat leans to determine if a wing is low, and if so, which one.

The duck is brought along for instrument approaches and landings. Because of the fact any sensible duck will refuse to fly under instrument conditions, it is only necessary to hurl your duck out of the plane and follow him to the ground.

CAUTION

There are limitations to the Cat and Duck Method, but by rigidly adhering to the following limitations, a degree of success may be

achieved which will surely startle you, your passengers, and even the tower.

■ Get a wide-awake cat. Most cats do not want to stand up at all. It may be necessary to carry a large dog in the cockpit to keep the cat at attention.

■ Make sure your cat is clean. Dirty cats will spend all their time washing. Trying to follow a washing cat usually results in a tight snap roll followed by an inverted spin.

■ Use old cats only. Young cats have nine lives, but old, used-up cats with only one life left have just as much to lose as you do and will, therefore, be more dependable.

■ Beware of cowardly ducks. If the duck discovers you are using the cat to stay upright, he will refuse to leave without the cat. (Ducks are no better in IMC than you are.)

■ Be sure the duck has good eyesight. Nearsighted ducks sometimes fail to realize they are on the gauges and go flogging off into the nearest hill. Very nearsighted ducks will not realize they have been thrown out and will descend to the ground in a sitting position. This maneuver is difficult to follow in a Cessna 172.

■ Use only land-loving ducks. It is very discouraging to break out and find yourself on final for a rice paddy, particularly if there are duck

hunters around. Duck hunters suffer from temporary insanity while sitting in freezing weather in blinds and will shoot at anything that flies.

■ Choose your duck carefully. It is easy to confuse ducks with geese because many water birds look alike. While they are very competent instrument fliers, geese seldom want to go in the same direction as you. If your "duck" heads off toward Canada or Mexico, you may be sure you have been given the goose.

NOTE

For reasons which are apparent, the Cat and Duck Method of instrument flying is recommended for those pilots whose airplanes have large, easily cleaned cabins.

The Cat and Duck Method has received much publicity and is considered to have a great deal of merit by those who have not tried it. No reports have been received from those who did try it, and none is expected. Pilots are invited to assess its merits objectively.

NOTE

There is, most likely, another method of instrument flying which you may prefer. ■