

# Kontakt med LFK

MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktör Håkan Börjesson Arb: 013-184835 Hem 013-80896/070-8894781

NR 5 1997

## I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Meddelande från Tekniska tjänsten
- Kallelse till Allmänna klubbmötet
- Reseberättelse från EM och SM
- Hur skall LFKs framtid se ut?
- Befälhavarens ansvar
- Brandflyg 1997
- PUB afton

Vill du vara med och forma LFKs framtid?

Vet Du vilka lagar, förordningar och föreskrifter som finns i bakgrunden för befälhavarens ansvar?

Ställ upp på Allmänna klubbmötet 26 november!

LFKs första Pub afton 25:e oktober!

LINKÖPINGS FLYGKLUBB 58188 LINKÖPING  
Postgiro 160143-4 Bankgiro 120-0732

Tel: Expedition och jour 013-183200  
Flygchef och hangar 013-183201  
Teknisk chef 013-183204

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
Expedition vardagar 08.00 - 17.00

Bokningstider: Vardagar Expeditionstid 08.00 - 17.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott.  
Lör-, sön, och helgdagar Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott.

## ***Flygchefen har ordet***

Flygtidsuttaget t.o.m. augusti låg på samma nivå som förra året, men i september har det varit sämre p.g.a. kraftiga vindar och stillestånd i samband med flygdagen. Hittills i år har uthyrningen till medlemmar varit 1480 tim (förra året 1590) medan skolningen har ökat något till 805 tim (770). Yrkesmässiga flygningen i Östgötaflyg har minskat kraftigt till 95 tim (240) p.g.a. utebliven kraftlinjeinspektion.

En positiv nyhet är att EU-frågan om eventuell beskattning av flygbensin skjutits ytterligare på framtiden, till åtminstone december 1999.

Ny A-certkurs började i september med 12 nya deltagare. Totalt har vi nu inte mindre än 25 aktiva A-elever under utbildning. Denna gång kan vi gratulera fem nya A-certinnehavare, nämligen

*Victor Lindman  
Stefan Johansson  
Paul Annala  
Ola Rådeström  
Birger Sundberg*

och ett nytt avance-bevis: *Phil Raine*.  
Grattis också till årets 3:e bitr flygläroverbevis: *Olle Häger*.

För några veckor sedan fick ett av våra flygplan radiobortfall och fick landa på ljussignaler från tornet. Men i hastigheten glömde den aktuelle piloten bort att man också ska ställa in kod 7600 vid radiobortfall, så att flygledningen kan se att man fått radiobortfall, och var flygplanet befinner sig. Glöm inte detta om Du själv råkar ut för radiobortfall.

Och så en nyhet i luftrummet i vår närhet. Vassen VOR har fått DME-funktion och frekvensen har samtidigt ändrats till 115.25 MHz. Vi har DME i alla PA28-or utom SE-KEN. Så nu är det inte längre bara GPS-apparaterna som kan tala om hur långt vi har kvar hem till Linköping.

Nu är vi på väg in i årstiden för isbildning, och bl a förgasarfövärmningen är extra viktig. Men med rätt väderplanering kan det faktiskt vara väl så trevligt att flyga på vintern jämfört med sommaren, turbulensen är ju i allmänhet betydligt mindre.

I detta nummer har vår medlem Kristian Fredriksson använt sina nyvunna (grattis) juridiska kunskaper för att reda ut begreppet Befälhavaransvar. Läs och begrunda.

Sture B

Nästa Kontakt.

Manusstopp för nästa Kontakt är 1997-11-29.

## **Meddelande från Tekniska avdelningen**

### **BRÄNSLE OCH OLJESORTER som normalt skall användas i LFK/ÖF:s flygplan**

#### **Bränsle**

**Bränslesorten AVGAS 100LL med låg blyhalt skall normalt användas i LFK/ÖF:s fpl.**

**Godkänt alternativ är AVGAS 91/96 U som är ett oblyat bränsle. De båda godkända bränslesorterna kan användas kontinuerligt, med undantag av att Continentalmotorn i MFI-9 skall vara inkörd 4-5 tim på blyhaltigt bränsle AVGAS 100LL innan AVGAS 91/96 UL får användas.**

**AVGAS 100LL är blåfärgad med blytillsats max 2,0 ml/U.S.gallon. AVGAS 91/96 UL är ofärgad med blytillsats max 0 ml/U.S.gallon.**

**AVGAS 91/96 finns tillgängligt inom olika områden i Europa. I Sverige saluförs AVGAS 91/96 UL av Hjelmco Oil, Stockholm.**

**Bilbränsle ej godkänt som flygbränsle.  
Ref. Lycoming Serv.Instr No 1070L.  
Motsvarande best gäller även Continetal.**

#### **Olja**

**Vid LFK/ÖF användes Shell:s motoroljor.**

**För inkörning av nyöversedd- eller cylinder/kolv reparerad motor skall ren mineralolja användas tills motorns oljeförbrukning stabiliserats.**

**Oljesort skall vara AS 65 eller AS 80 beroende på ytterlufttemp. AS65 är vinterolja för temp under -12gr C och AS 80 är avsedd för temp -17gr C till +21gr C.**

**Aktuell oljesort i motorn skall framgå av skylt.  
För normalt bruk skall följande oljor användas:**

**Shell W-olja som är askfri mineralolja med tillsatser för minskning av föroreningar i motorn, stabilisering av viskositeten, förbättring av kallstarts-egenskaper och motverkande medel mot skumbildning.**

**Temperatur vid motorstart.**

<b>Aero Shell Oil W65</b>	<b>temp under -12gr C.</b>
<b>Aero Shell Oil W80</b>	<b>temp -17,0gr C till +21gr C</b>
<b>Aero Shell Oil W100</b>	<b>temp +15,6gr C till 32gr C</b>

**SAE No W65 = 30, W80 = 40, W100 = 50  
Aktuella oljesorter i motorn skall framgå av skylt.**

## KALLELSE

Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 26 november kl 19.00 i **SAAB INFOCENTER** (Civilverkstadens kontorshus, infart från Åtvidabergsvägen, se skiss nedan).

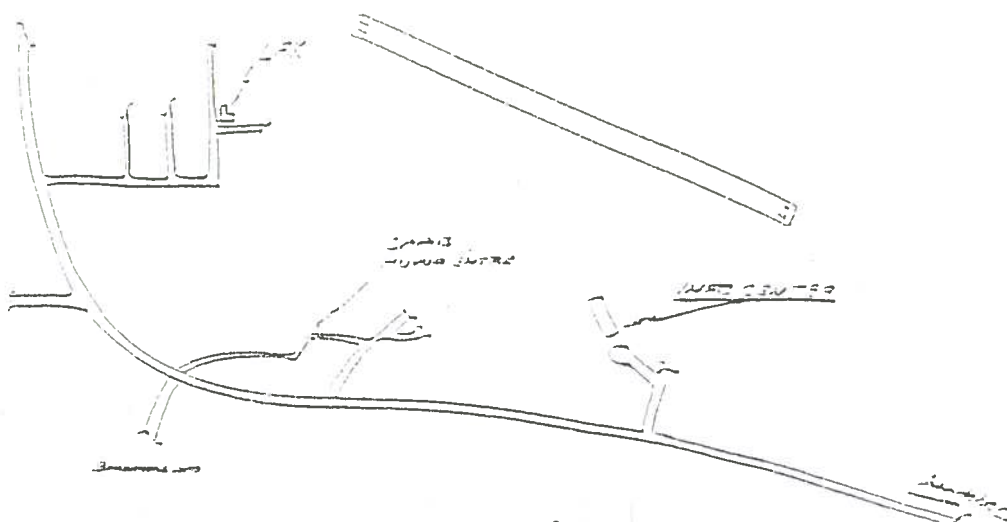
### Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av 1997 års verksamhet. hittills.
4. Verksamhetsplan för 1998:
  - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten).
  - Kursverksamheten.
  - Klubbverksamheten.
  - Marknadsföring/Reklam.
  - Tävlingsverksamheten.
  - Flyg- och skolverksamheten.
  - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Flygplansanskaffning.
6. Budget 1998.
7. Medlemsavgifter 1998.
8. Övriga frågor.
9. Mötet avslutas.

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

Lista för tecknande av jourtillfällen under 1998 kommer att läggas ut efter mötet.

### Styrelsen



**Svensk på prispallen i EM!  
Finska framgångar i LFK:s flygplan!  
Polackernas svit bruten!**

## **Reseberättelse från EM i Nancy, Frankrike 1997**

Årets EM blev en stor framgång för det svenska laget, med medaljplats både i lag och individuellt. Tävligen gick i den franska staden Nancy och blev en stor arrangörmässig och sportslig framgång.

### **Välbevakad nattlogi**

Årets upplaga av det svenska precisionsflyglandslaget bestod av Anders Hellström, Erling Lindholm, Claes Magnus Johansson, Johan Nylén samt undertecknad. Vi samlades på Kristianstad/Everöd den 27 juli, lagom till Kristianstad Air Show. Detta blev en fin inledning på resan, även om det behagade regna under hela tillställningen (för övrigt det enda regn som kom i Skåne den månaden). Bland attraktionerna på flygshowen fanns Frece Tricolori, BAe Harrier samt ett "halvt flygvapen" med Natoflygplan på backen. Ryktet säger att det svenska flygvapnet hade förhöjd beredskap, eftersom så många utländska militärflygplan fanns på ett och samma ställe i Sverige...

Skånes Fallskrämsklubb ställde välvilligt sin barack till förfogande under natten. Nästa morgon bar det så av mot Frankrike via Sturup, Lübeck och Paderborn. Flygningen till Nancy gick i "vacker" fyrgrupp (CXD, EXD, ETN och IFX) och kunde genomföras helt utan

missöden, trots den tidvis kraftiga motvinden (typiskt!).

### **Historisk mark**

Nancy ligger i östra Frankrike i provinsen Lorraine, rakt söder om Luxemburg och väster om Strasbourg. Terrängen närmast öster om staden består av ett flackt jordbruksland, som övergår i en ganska skaplig bergskedja på gränsen mot provinsen Alsace. Det är på denna bergskedjas östsida som alla de goda Alsacevinerna växer.

Hela trakten är för övrigt historisk mark. Slagfälten duggar tätt mellan en massa kända ortsnamn. En timmes flygning väster om Nancy ligger förresten Reims, där IFX är tillverkad. Det var således lite av "home-coming" för denna trotjänare, som nu hunnit bli 17 år.

Staden Nancy har förstås också gamla anor. Mest intryck har dock den polske fursten Stanislas gjort. Han tillsattes av tyskarna att styra Lorraine (eller Lothringen som det hette då). Stanislas tyckte dock mer om Frankrike än Tyskland, och blev således stor hjälte bland invånarna. Det mesta i staden bär namn efter honom bl.a. Place Stanislas, som Nancy-borna själva hävdar är världens vackraste torg. Lite får man nog



*Det svenska EM-laget: Erling, Anders, Henry, Claes, Richard, Johan och undertecknad.*

hålla med, särskilt sena kvällar då hela torget dukas upp med uteserveringar och alla förgyllda fontäner och monument lysas upp. Lägg till det lite klassisk musik och en god öl i handen, så är lyckan nästan fullständig.

### Träning

Träningsveckan bjöd inledningsvis på bra väder och mycket träning. Detta skulle visa sig värdefullt mot slutet av veckan, då molnbasen stundtals var i trädtoppshöjd. Beträffande landningsträningen så var den redan från första dagen inplanerad i särskilda slottider för varje land. Tyvärr blev denna väldigt ineffektiv, eftersom man av bullerskäl var tvungen att stiga till 1000 ft innan man fick svänga. Det enda denna regel resulterade i var att vi bullrade över ett ännu större område. Den franske trafikledaren hade dock begränsad förståelse för detta resonemang...



Place Stanislas; världens vackraste torg!?

Mot slutet av veckan anlände min "lagkamrat" på IFX, finländaren Harri Vähämaa, som pga viss flygplansbrist i Nancy-området hyrde in sig på vår Cessna. Harri är till vardags pilot i det finska flygvapnet, med förflutet på bl.a. fpl 35 Draken. Han trivdes bra även i Cessnan, vilket skulle komma att visa sig även i resultatlistan så småningom.

### Tävling

Någon brukar alltid drabbas av magsjuka, då vi är ute på våra eskapader med landslaget. Denna gång var det min tur, vilket också lägligt inträffade i samband med invigningen. Ceremonin, som genomfördes i stadshuset vid ovan nämnda Place Stanislas, fick jag därför bevittna på distans.

Till söndagens officiella landningsträning hade jag dock kvicknat till. Resultatet var dock precis så dåligt

som det ska vara på ett genrep, och kommer således inte att publiceras. Måndagens navträning gick dock bättre, och man kände sig återigen tänd inför tävlingsuppgiften.

### Ökad svårighetsgrad

Första tävlingsnaven genomfördes på tisdagen. Svårighetsgraden hade ökat markant från övningsnavarna, men banorna var mycket finurliga och vällagda. Själv kom jag hem med instrumentbrädan tapetserad med missade foton, vilket inte brukar få upp humöret precis. En skaplig tidhållning räddade dock äran något, men en 17:e plats var ändå ingen bra början. Bättre gick det för Claes och Johan, som båda var med de tio bästa och slogs.

Onsdagen bjöd på nav nr 2, också den med hög svårighetsgrad. En extra krydda var att naven hade två

brytpunkter uppe i det höglänta partiet, som beskrevs tidigare. Där fanns det inte mycket att malla in sig på! För egen del blev resultatet avsevärt bättre denna dag med en 3:e plats. Även Claes och Johan hängde med bra.

### Landningar på TV!

På torsdagen var så dags för de avslutande landningarna. Arrangörerna ville inte ha något spring med piloter ute vid märket, så de ordnade med en videokamera länkad till en TV-skärm inne i briefingrummet. Detta uppskattades mycket, speciellt som temperaturen i denna lokal var betydligt mer attraktiv än utomhus.

Efter de båda navarna var det mycket jämnt mellan flera länder, så spänningen var stor inför landningarna. De flesta piloterna landade dock mycket bra, så

utgången blev mycket oviss.

### ”I nöd och lust”

Denna gång fick jag avsluta mitt EM-äventyr lite tidigare än tänkt, eftersom en god vän hade ofogget att förlägga sitt bröllop till fredagen. Direkt efter min sista landning lastade jag således ”krysset” och påbörjade första etappen hemåt, en flygning som varade 4 timmar och 20 minuter (!), vilket nog är maxtid som man står ut i en Cessna 152. Kl 20.40 landade jag i Lübeck, tjugo minuter för stängning. Snabb tankning och betalning krävdes således, innan färden gick vidare mot Svedala (så heter ju faktiskt inpasseringspunkten till Sturup).

Det var extremt varmt och fuktigt, så jag befarade att dimma kunde bildas på destinationen. Konsultation med meteorologen visade dock att sannolikheten var

jag dessutom knipa segern i navigationsmomentet. Roligt var också att Harri knep sjundeplatsen i ”krysset”!

Efter dessa glädjebesked var det dags att hitta en sovplats för natten. En säng på närliggande hotell betingade 875 kr/natt, vilket inte passade min resebudget, så det blev att uppsöka en bekväm soffa i flygterminalen. Vid sextiden på morgonen började dock terminalen fyllas av förväntansfulla charterresenärer, så då var det slut på sovstunden. Det var bara att sätta sig i ”krysset” och klämma de sista timmarna hem till Linköping, för vidare biltransport till Stockholm. Jodå, vi hann till bröllopet, även om marginalen var liten...

### Att flyga VFR i Tyskland och Frankrike

Huvudregeln för VFR-flygning ute i Europa är i



Harri Vähämaa, Finland. Framgångsrik LFK-pilot i EM!

liten, eftersom vinden var ganska stark (fortsatt motvind förstås). Klockan hade nu hunnit bli sen, och ungefär i höjd med VOR CODAN var det kolmörkt. Sista etappen över Östersjön (ca 25 min) fick alltså genomföras helt utan referenser.

### ”Luffarsömn” på Sturup

Över Östersjön hade jag tidvis kontakt med lätta dimmoln, som dock avtog igen mot den svenska kusten. Något lättad siktade jag Trelleborg, och sista biten fram till Sturup gick i fantastiskt klar och fin luft. Väl framme ringde jag Nancy och fick glädjande besked. Svenska laget knep silvret efter Tjeckien men före Polen, som för första gången på ca 15 år *inte* tog hem lagsegern i ett större mästerskap. Dessutom fick Sverige tre man bland de tio bästa: Claes Magnus Johansson på en lysande bronsplats, undertecknad sexa och Johan Nylén åtta. Som grädde på moset lyckades

princip att hålla sig på låg höjd och inte ”lusa” ner frekvenserna med onödigt prat. Åja, ropar man upp de anvisade informationsfrekvenserna så blir man vänligt bemött. Räkna dock inte med att dessa ställen har fått din färdplan, även om du lämnat i god tid och angivit att du passerar aktuella områden, så det är bara att rabbla hela sekvensen varje gång.

I Tyskland vill man dessutom att VFR-trafiken vrider in transpondern på speciella VFR-koder, som varierar lite över landet (vanligen i intervallet 0021-0024). Dessa framgår t.ex. av de nya GPS-kartorna, som blivit de nya standardkartorna för VFR och som täcker stora delar av Europa. Dessa kartor är som namnet antyder anpassade för GPS-navigering, men de innehåller tyvärr lite dåligt med topografisk information. Det nämner jag inte enbart för att vi ”tummen-i-spåret”-flygare får det svårare, utan att det kan bli lite svårare att hitta rätt, om man t.ex. har flugit bort sig eller om

GPS:en lagt av. En mera detaljerad karta kan således vara en bra back-up.

Det går ju många skräckhistorier om kravet på 760 kanaler i Tyskland; "Kommer de på dig så blir du groundad, om du bara har 720 kanaler!" osv. Detta snack är förstås kraftigt överdrivet för VFR-flygning. Inga frekvenser som berör VFR-trafiken (Bremen Information, Paderborn TWR osv.) ligger utanför vad vi klarar med klubbens enklare apparater.

De flygplatser vi besökte (Lübeck och Paderborn) hade båda god service vad gäller bensin, mat osv. Paderborn tog dock inte carnet, trots att de angivit detta då vi ringde innan avfärd! Landningsavgifterna är inte

avskräckande: 16 DEM i Lübeck och 11 i Paderborn.

### Slutligen

Jag vill avslutningsvis sända ett tack till vår trogne lagledare Henry Lindholm för all hjälp och stöd. Henry passade dessutom på att fylla 50 i samband med tävlingen, vilket naturligtvis firades på plats.

Nästa stora evenemang är 1998 års VM, en tävling som jag för övrigt inte tänker ta med "krysset" till. Tävlingen går nämligen på Nya Zeeland!

Text: Mats Warstedt

## Resultat EM i Nancy, Frankrike, 1997:

### Individuellt (10 bästa):

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Klubb</u>	<u>Summa</u>
1	Janusz Darocha	Polen	96
2	Franticek Cihlar	Tjeckien	161
3	<i>Claes M Johansson</i>	<i>Sverige</i>	202
4	Waclaw Wiczorek	Polen	206
5	Lubomir Stovicek	Tjeckien	226
6	<i>Mats Warstedt</i>	<i>Sverige</i>	248
7	Harri Vähämaa	Finland	267
8	<i>Johan Nylén</i>	<i>Sverige</i>	270
9	Roland Pietsch	Tyskland	274
10	Thomas Hennig	Tyskland	285

### Lag (5 bästa):

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Summa</u>
1	Tjeckien	688
2	<i>Sverige</i>	720
3	Polen	729
4	Frankrike	1269
5	Tyskland	1396



## SM i precisionsflygning 1997

Torsdagen den 12 juni startade Filip Xerxes, Mats Warstedt och undertecknad från SAAB-fältet på väg mot Söderhamn/Mohed och SM i precisionsflygning. Efter att ha deltagit i 3 KM och 3 Safaritävlingar kände jag mig mogen att prova på ett SM, dock med viss tvekan.

Transportflygningen till Mohed började bra med fullständig överensstämmelse mellan kartan och verkligheten. Någonstans väster om Gävle stämde inte kartan längre och Mats fick gripa in. Hur skulle det gå att tävla i SM om man inte ens klarar att ta sig fram till starten utan hjälp? Så småningom kom vi fram till Mohed. Vi började med varsin landningsserie. Vilken skillnad att landa på ett ordentligt markerat tävlingsstråk jämfört med vårt stråk på SAAB-fältet! Kontrollen över själva sättningen blir mycket bättre!

Tävlingsledningen hade gjort två övningsnavigeringsbanor för att de som ville skulle få chans att känna på terrängen i Hälsingland. Jag valde den långa banan, kombinerat med en mellanlandning i Hudiksvall där det gick att tanka 100LL vilket inte fanns på Mohed. Mats följde med för att ge tips och själv känna på terrängen. Efter tankning i Hudik fortsatte vi navrundan. Efter en stund somnade Mats. Jag tvingades dock snart väcka honom för att åter igen be om hjälp att hitta tillbaka till spåret som jag hade tappat.

Efter navrundan var jag både trött och less på navigeringsflygning. Dessutom var självförtroendet i botten.

På kvällen var det samling för alla 35 deltagarna för genomgång av tävlingen och kontroll av TAS mm. Av 35 deltagare flög 28 st C 150 eller C152, 4 st C 172, 2 st flög PA28 och en Ralley.

På fredagen var det dags för tävling. Varje startgrupp briefades 1 timme före inträde i beräkningslokalen. I beräkningslokalen var tidkontrollen klart mer noggrann än vad jag var van vid från hemmatävlingarna. För första gången någonsin lyckades jag disponera tiden för färdplanering och kartpreparering så att jag även fick tid över att memorera fotomål. Detta visade sig senare ge bra utdelning.

Banan var 100 NM vilket är maxlängd, innehöll 8 delsträckor med 10 tidkontroller, 25 start-, bryt- och mål-punkter samt duk-, och foto-mål vilket är max antal på allt. En ganska jobbig bana alltså, även enligt mer erfarna deltagare än jag. Terrängen var väldigt kuperad med mycket skog. Flera av bergstopparna utefter banan låg högre än 1000 ft QNH. Vädret var perfekt med sol och 10 kt vind.

Resultatet efter navigeringen var över förväntan för min del med en 11:e plats. Mats låg på 2:a plats efter att ha fått endast 9 prickar på tidhållningen.

På lördagen var det lätt regn och låga moln. Jag antog att pricklandningen skulle bli framflyttad. Det blev den inte alls. Vi genomförde landningsdelen i lätt regn och med en molnbas på 600 ft som lägst. Dessutom blåste det från andra hållet mot vad det hade gjorde vid tidigare landningar. Landningarna gjordes en i taget och med tre plan i varvet och flöt på smidigt. Den dåliga sikten och låga molnbasen gjorde att det kändes lite obehagligt.

Landningsresultaten blev väl sådär. Jag hamnade på nedre halvan i listan men lyckades hålla min 11:e plats totalt och knep priset för bästa debutant! Mats slutade på en 6:e plats totalt. Tillsammans blev vi 2:a i lagtävlingen. Vann gjorde Tom Litzen från Västerås.

På kvällen var det stor avslutning med middag, underhållning och prisutdelning på en gård i närheten. Mycket bra alltihop. Hela SM var en positiv upplevelse; rolig tävling, bra organisation och många trevliga människor.

Funderar du på att ställa upp på SM nästa år? Tveka inte! Speciellt som det går på hemmaplan.

Lars Östling

**”Ju längre man kan se bakåt desto längre in i framtiden kan man se”**  
*Winston Churchill*

**”Jag tänker aldrig på framtiden den kommer tids nog”**  
*Albert Einstein*

**”Det enda sättet att förutsäga framtiden är att ha makt att skapa framtiden”**  
*Eric Hoffer*

# Hur skall Linköpings Flygklubbs framtid se ut?

Linköpings Flygklubb är idag en av Sveriges största flygklubbar med stabil ekonomi utan skulder och en flygplanspark som är i gott skick.

Trenden de senaste åren visar dock på ett minskat flygtidsuttag samtidigt som diskussioner pågår om olika pålagor på verksamheten t ex mervärdeskatt på flygutbildning och flygbensin (beslut angående flygbensin har skjutits till sekelskiftet).

För att vi medlemmar skall kunna fortsätta med flygning på gynnsammast möjliga villkor så måste vi redan nu börjar förbereda oss för olika tänkbara scenarier.

Styrelsen har därför tillsatt en utredning som skall genomföras av Mats Warstedt och Håkan Börjesson. Oavsett vilken devis man förordar så är uppgiften att komma med olika förslag på hur verksamheten skulle kunna utformas i framtiden och dess ekonomiska förutsättningar.

Det är viktigt att samtliga medlemmar får vara med och påverka klubbens framtid. Det kommer att gå till så att samtliga medlemmar i närtid att får en medlemsenkät att svara på.

***Nu gäller det att samtliga medlemmar är på allerten och svarar på enkäten!***

Mats Warstedt    Håkan Börjesson

## Befälhavarens ansvar

av jur kand Kristian Fredrikson

### **Inledning**

Det är fantastiskt roligt och utvecklande att lära sig flyga och att kunna flyga. Det största nöjet har man väl av sin förmåga att färdas i lufthavet. Men det som utvecklar ens person är förmodligen lika mycket utmaningen i att lära sig att fungera i det komplicerade system av regler och procedurer och kontakter med olika människor som är flyget av idag. De flesta reglerna känner vi till i form av instruktioner och råd som vi fått av lärare, mekaniker och erfarna flygarvänner. I bakgrunden finns lagar, förordningar och föreskrifter utfärdade av myndigheter och organisationer på alla nivåer, som vi sällan eller aldrig kommer i kontakt med.

När man planerar och genomför en flygning är man som pilot med A-certifikat befälhavare och ansvarar i juridisk mening för flygplanet, för säkerheten under flygningen och inte minst för sina passagerare om man har några. Att ha ansvar behöver inte nödvändigtvis vara betungande men det måste tas på allvar. Det gör man om man följer de regler och instruktioner som finns och dessutom använder sitt goda omdöme. Omdömet tränas bäst genom att användas, men reglerna kan man läsa om. Börja gärna med den här summariska sammanfattningen av de mest grundläggande reglerna om pilotens juridiska ansvar som befälhavare. Låt den inte avskräcka dig. Den är tänkt som upplysning och som en påminnelse om något som är viktigt men som sällan skapar några problem för klubbflygaren.

De grundläggande svenska bestämmelserna om ansvar finns i luftfartslagens (1957:297) (LL) femte kapitel och i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart (LuftAnsL). Reglerna är i hög grad utformade efter förebilder i Chicagokonventionens sjätte annex.

Här följer nu fem korta avsnitt som i tur och ordning handlar om ansvaret för flygplanet, ansvaret mot passagerarna och mot flygplanets ägare, ansvaret för flygningens säkra genomförande och ansvaret för skador på andra människor eller deras egendom.

### **Ansvaret för flygplanet**

Piloten ansvarar för att flygplanet är utrustat och lastat "på föreskrivet sätt" och ska övervaka att det är luftvärdigt (LL 5 kapitlet 2 §). Det innebär att han är skyldig att kontrollera flygplanet före flygning för att förvissa sig om att sådan nödvändig utrustning som t.ex. radion verkligen fungerar, och för att se till att flygplanet är helt och rent. I begreppet luftvärdighet ligger ju att flygplanet uppfyller myndighetens krav på utrustning, funktion och hållfasthet och att det går att använda till den typ av flygning det är avsett för. Ansvaret för en flygning med ett felutrustat eller icke luftvärdigt flygplan vilar alltid på piloten. Men en pilot utan mekanikerutbildning kan knappast förväntas känna till alla de specifika krav som flygplanet måste uppfylla. Därför är det för-

modligen tillräckligt att tillämpa preflight-checklistan och sina tidigare erfarenheter och att konsultera en mekaniker eller flygchefen om man känner sig tveksam. Det avgörande är att man har gjort allt som rimligen kan begäras av en normalt aktsam pilot för att förvissa sig om flygplanets säkerhet. Vad som är rimligt kan diskuteras, men ett telefonsamtal eller ett dröjsmål för att vänta in en sakkunnig person tycker jag ligger inom det rimligas gräns.

Att flygplanet är lastat på föreskrivet sätt betyder naturligtvis att det är lastat enligt flyghandbokens instruktioner. Instruktionerna är gjorda för den enskilda flygplanindividen och ska alltid tillämpas. Det räcker alltså inte med att det faktiskt går bra att flyga ändå. En flygning med överlast eller tyngdpunktsläget utanför begränsningarna innebär alltid ett brott mot denna bestämmelse. Oavsett vem som än har lastat flygplanet så är det piloten som ansvarar för att det är riktigt gjort.

I luftfartslagens förarbeten sägs att en befälhavare i linjetrafik inte alltid kan kontrollera alla flygplanets detaljer och därför normalt bör kunna lita på markpersonalens uppgifter. Denna begränsning gäller inte för klubb- och privatflyget. Pilotens ansvar sträcker sig så långt som det är möjligt för en pilot utan särskild teknisk behörighet att göra kontroller.

Den som försummar dessa skyldigheter kan åtalas och dömas till böter (LL 13 kapitlet 3 § 2 stycket).

### **Ansvaret mot passagerarna**

När det gäller relationen mellan piloten och passagerarna fastslår lagen att "befälhavaren har den högsta myndigheten ombord" (LL 5 kapitlet 1 § 2 stycket) och att "passagerarna ska rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord" (LL 5 kapitlet 3 § 1 stycket). Det verkar självklart för det mesta, eftersom piloten ofta är den ende som vet något om hur flygning går till när vännerna eller familjen följer med. Lagen ger här stöd för den utbredda uppfattningen att det är piloten som bestämmer. Den som vägrar att rätta sig efter detta kan, också enligt lagen, bli nekad att gå ombord eller bli avsatt i förtid oavsett vad som avtalats i förväg och står åtminstone teoretiskt under bötesstraffansvar (LL 13 kapitlet 3 § 2 stycket). Så långt ska det väl inte behöva gå, men detta är vad som ytterst gäller mellan pilot och passagerare.

Med pilotens myndighet följer också ansvar. Tydligast uttrycks ansvaret i den bestämmelse som säger att om luftfartyget råkar i nöd ska befälhavaren göra allt han kan för att rädda de ombordvarande (LL 5 kapitlet 7 §). Att göra allt man kan är i juridiskt språkbruk en kraftterm som innebär att ingen möjlig åtgärd får lämnas oprövad. Men vad som är möjligt är naturligtvis beroende av de faktiska omständigheterna. Det är förmodligen tillräckligt att tillämpa standardnödprocedurerna som är föreskrivna i flyghandboken tillsammans med de kunskaper om flygplanet och om nödåtgärder och nödlandningar som en utbildad pilot får antas ha. Även detta verkar själv-

klart. Bestämmelsen får nog mest ses som en påminnelse om att den som är pilot ansvarar för passagerarnas väl och ve och han förväntas inte tappa fattningen i ett nödläge.

Till den här bestämmelsen är kopplat ett straffansvar där brott medför böter eller fängelse i högst sex månader (LL 13 kapitlet 2 § 7 punkten).

### **Ansaret mot flygplanets ägare**

Piloten äger vanligen inte själv det flygplan han flyger. Antingen ägs det av en bekant, ett företag eller en flygklubb och piloten har lånat eller hyrt det. Lånet kan ibland räknas som ett "gentlemen`s agreement" vars innehåll görs upp i det tysta, men förhyrningen är däremot ett rent affärsmässigt avtal. Pilotens ansvar mot ägaren beror i första hand på vad hyresavtalet innehåller. I andra hand kan man hämta ledning av regler i köplagen och andra lagar som inte direkt gäller hyra, och i domstolarnas rättspraxis. Några särskilda regler om hyra finns inte. Organiserad uthyrning i flygklubbar sker ofta enligt ett standardavtal som klubben fastställt och som gäller lika för alla medlemmar. Det är alltså de reglerna som avgör pilotens ansvar mot ägaren, som då är klubben.

Piloten är, grovt räknat, ansvarig för tre saker: att hyran betalas, att planet inte skadas eller förstörs och att det lämnas tillbaka. Det hyresbelopp som avtalats ska betalas i rätt tid. Ofta betalar man i efterskott, men om ägaren kräver förskottshyra kan man knappast neka. Piloten får inte ändra flygplanets utseende eller utrustning utan tillstånd. Han måste se till att flygplanet inte skadas och att det inte slits mer än normalt under hyrestiden. Om planet lämnas tillbaka skadat eller kraftigt slitet blir man ersättningsskyldig om man inte kan bevisa att man inte orsakat skadorna av vårdslöshet. Repig vindruta, sönderbromsade däck och rangeringsskador på vingarna kan alltså bli dyrbart för den som inte tänker sig för. Om piloten har kostnader för att undvika skador, till exempel för linor, spikar och presenningar eller hangarplats, kan han få ersättning för det som i efterhand visade sig vara nödvändigt. Om till exempel motor eller instrument krånglar och behöver ses över behöver man inte betala hyra för den tid som flygplanet varit oanvändbart. Man är också ansvarig för att flygplanet lämnas tillbaka på rätt tid och plats. Man får inte själv låta någon annan hyra flygplanet i ens eget ställe eller hyra ut det "i andra hand" utan att ha avtalat med ägaren om det. Det är naturligtvis onödigt att påpeka att man inte heller får sälja eller pantsätta ett flygplan som man hyr.

### **Ansaret för flygningens säkra genomförande**

Själva flygningen är omgärdad av en mängd bestämmelser om planering och inhämtande av information, färdplaner, trafikregler och trafikledning. Piloten är ansvarig för att flygningen planeras och genomförs enligt dessa bestämmelser (LL 5 kapitlet 2 § 1 stycket). Den här bestämmelsen syftar på de offentliga reglerna i lagar, förordningar och Luftfartsverkets författningar. De interna reglerna i flygklubben måste naturligtvis också följas men är sanktionerade på andra sätt.

Det är väl bekant att pilotens fysiska och psykiska kondition är av avgörande betydelse för flygningens säkra genomförande. I lagen har det kommit till uttryck i ett förbud mot tjänstgöring ombord för den som är sjuk, uttröttad eller påverkad av alkohol eller andra medel (LL 5 kapitlet 10 §). Hur sjuk eller trött man ska vara för att bryta mot denna bestämmelse måste bedömas i varje fall för sig. Det avgörande får antas vara hur ens tillstånd faktiskt kunnat påverka flygningens säkerhet och inte hur sjuk eller trött man känt sig när man flugit. Beträffande alkohol och "andra medel" finns i luftfartslagen ingen promillegräns som i vägtrafiklagstiftningen. Här får i stället bedömas om piloten kunnat fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt eller inte.

Att inte genomföra flygningen enligt alla regler kan ge böter (LL 13 kapitlet 3 § 2 stycket). Att flyga berusad bestraffas med fängelse i upp till två år (LL 13 kapitlet 1 §) och är därmed det svåraste av brotten mot luftfartslagen. Något särskilt straffstadgande för en sjuk eller trött pilot finns inte, men man får anta att det skulle kunna medföra böter enligt 3 §.

De här reglerna kan för vissa vara självklara i teorin, men inte omöjliga att tumma på i praktiken. En hel del haveristatistik antyder att det är viktigt att alla vet vad som gäller för piloten även om hans passagerare är en stressad chef, en svårflirtad affärskontakt eller påstridiga "vänner" som anser sig ha blivit lovade en snabb transport.

### **Ansvar mot tredje man**

"Tredje man" är en juridisk term för en person som ofrivilligt blir drabbad av eller inblandad i något slags mellanhavande mellan två andra parter. Ansvar mot tredje man som uppstår vid flygning gäller framför allt skador på personer på marken och på deras egendom när flygplan nödlandar eller störtar eller när föremål faller från ett flygplan. Det ansvaret ligger helt och hållet på flygplanets ägare, som måste ersätta alla skador oavsett om han själv eller någon annan orsakat dem (LuftAnsL 1 §). Ett sådant strikt ansvar, som inte kräver att den ansvarige haft någonting att göra med själva orsakandet av skadan, används eftersom luftfart anses vara en verksamhet som tredje man har särskilt svårt att skydda sig emot. Andra sådana verksamheter är järnvägstrafik, elektriska anläggningar och kärnkraftverk. Eftersom skadorna kan bli stora finns trafikförsäkringar som täcker ägarens utgifter.

Piloten undkommer inte automatiskt ansvar fast han inte äger flygplanet. Om han orsakat skador av vårdslöshet eller rent av med vilje så kan ägaren eller hans försäkringsbolag i sin tur kräva piloten på ersättning (LuftAnsL 10 §). Det gäller förmodligen framför allt om något föremål släppts ned från flygplanet eller om en nödlandning gjorts på en väldigt olämplig plats. Vid en "normal" nödlandning måste valet av landningsplats naturligtvis styras av helt andra faktorer än värdet på eventuellt nedkörd spannmål. De vanliga, intränade åtgärderna vid nöd ses knappast som vårdslösa även om de inte blir alldeles korrekt utförda i ett verkligt läge.

## TILL KONTAKTEN.

Ett stort tack till alla brandflygare och spanare från LFK som ställt upp under årets brandflygssäsong. Vi har fått flyga mer än 81 timmar under juli-augusti. och hittat 3 bränder samt hjälpt till vid 6 tillfällen med ledning av brandfordon. Om vi får förtroendet att organisera brandflyget 1998 söker vi piloter från LFK som har minst 400 flygtimmar totalt varav minst 20 tim. 1997. samt är väl influgna på våraaudda flygplan KEG, ILBoch IFX. Anmäl Er till SevevBarth eller Sture Bjelkåker.

Håll flygtrimmen uppe

Hälsningar

Seve Barth

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Seve Barth', written over the printed name.

# PUB AFTON

Lördagen den 25:e Oktober här i LFK:s lokaler



BAREN öppnar kl. 18:00  
SNACKS och TILLTUGG  
ÖL och WHISKY

Till självkostnads pris

*Lyssna till "PANASONICS" orkester*

Vid frågor kontakta Tobbe 18 53 72 eller Timpa 18 29 63