

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Nummer 3-4 2008

www.lfk.se



L F K

Lion zero one, request taxi!

Ny logga och eget call sign –

LFK firar 75 år och påbörjar de nästkommande 75 åren med besked!

INNEHÅLL

- | | |
|---|--|
| 2 * Ordförandens spalt | 6 * Ditt klubbkontosaldo |
| 3 * Tekniska chefens spalt | 7 * LFK på konstflyg-SM 2008 i Västervik |
| 4 * När olyckan är framme – tillbud med IFX | 12 * Flygutflykt till Kroatien |
| 6 * Ditt klubbkontosaldo | |

KONTAKTEN

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Göran Berséus

Redaktör & layout

Linn Rittmalm-Glimne

0734-200222

linn@linn.nu

Manusstopp för nästa nr:

2009-03-02

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress

Åkerbogatan 2
582 54 Linköping

Hemsida

www.lfk.se

E-post

expedition@lfk.se

Expedition och jour

013-183200

Flygchef

013-183201

Teknisk chef

013-183204

Fax

013-183202

Gironummer

Postgiro 160143-4

Bankgiro 120-0732

Expeditionstider

Vard. 08.00-16.00

Jourtider

Vard. 17.00-mörker

Lör-, sön-, helgdagar:

08.00-mörker



ORDFÖRÄNDENS SPALT

Snart är årets andra halva till ända. En summering av det första halvåret är att det i stort gick enligt plan vilket är väldigt positivt. Vädret var hyfsat bra och det bidrog säkerligen till flygtidsuttaget. Vi har hade ett tillbud i somras, med IFX, men det hanterades på ett föredömligt sätt av piloten – läs mer om det senare i tidningen!

Vi hade ett Fly In i maj som första delen av firandet av LFK 75 år. Det blev ett uppskattat och soligt evenemang med över 500 besökare trots en envis blåst. Pontus Kallén talade som relativt nyutnämnd SAAB chef i Linköping och gratulerade LFK till den aktningvärda åldern men konstaterade samtidigt att klubben verkar ovanligt ung. Vi fick också gratulationer från Kommunledningen och Linköping City Airport med flera. Ett stort tack också till alla LFK medlemmar som bidrog till vårt LFK Fly In.

I styrelsearbetet och klubbens ledningsarbete har det varit mycket att göra. Genomlysning och analys av ekonomi och finans, nya bestämmelser med EASA inriktning, nya pålagor bl a bränsleskatten och fortsatt genomförande av vår flygplanstrategi är några tunga områden.

LFK har bra kommunikation med både Luftfartsstyrelsen och LFV. Båda dessa är dock i övergångslägen mot nya former och med en stark anpassning till Europa. Luftfartsstyrelsen kommer ju dessutom upphöra som egen organisation och från 1 jan ingå i en infrastrukturmyndighet.

Så kom då bränsleskatten att förverkligas med ett belopp på ca 6 kronor. LFK gav remissvar under våren och där framfördes bl a att en höjning av detta slag är direkt kontraproduktivt, oavsett vad man har för grundinställning till miljöavgiftsfrågorna, eftersom detta minskar allmänflygets ekonomiska möjligheter att snabbt investera och övergå till modern miljövänlig teknik. Ett något egendomligt resultat där alla parter blir förlorare.

Sista ordet är förhoppningsvis inte sagt i denna fråga inte minst på Europeisk nivå.

Vi ser över möjligheten att modernisera vår "economy" del av flottan och har därmed sålt SE-IFX. Andra modeller har provflugits, fortsättning följer!

Själv har jag nu helt avslutat styrelsearbetet i stiftelsen kring Siljansnäsverksamheten. Det har varit mycket arbete och läget är nu strukturerat med en växande Air Park, bl a är KSAK huset är nu färdigt. Fortfarande finns avsevärda utmaningar och jag önskar lycka till i fortsättningen.

Vi ser nu alla fram mot en härlig jul!

Göran

KONTAKTEN

TEKNISKE CHEFENS SPALT



Nu ligger det en bärbar ELT i alla flygplan, utom i Mooney. ELT är en så kallad PLB (personal locations beacons) av märket McMurdo fast find och har en inbyggd GPS och sänder på 121,5 och 406 Mhz. De är placerade där flygplanshandlingarna ligger i respektive flygplan. Det finns en detaljerad beskrivning om hur de fungerar, handhavandet av dem och en snabb guide som förvaras tillsammans med ELT

På SE-KII har vi haft motorstörningar som inneburit att motorn har stannat efter landning. Vi utförde då en kontroll av motorn och justerade magneterna. Sedan kontrollflögs flygplanet utan anmärkning. Efter ca en månad så återkom exakt samma fel och vi bytte förgasaren. Under kontrollflygningen så lät vi motorn gå på tomgång 3 minuter efter landning utan problem. Den gamla förgasaren har skickats på undersökning.

På SE-IFX har vi haft en incident med att gasreglaget har separerat vilket fick till följd att motorn gick på full effekt och en forcerad landning fick ske på Kungsängen flygplats. Problemet åtgärdades och som ni nu vet är planet sålt till Finland.

På SE-KIT har GPS Garmin GNS 430 varit inne för reparation och i samband med det utfördes 2 stycken service bulletiner och mjukvaran uppdaterades. Detta kan innebära att funktionerna på GPS:erna i flygplanen SE-KIT och SE-IUD kan skilja något.

Vi har eller har haft radiostörningar på nästan alla flygplan under våren och sommaren. Vi tror inte att samtliga radioapparater kan bli dåliga samtidigt. Detta beror troligtvis istället på våra headset. Vid användning av flera headset, av olika fabrikat, samtidigt kan det ge radiobekymmer. Om ni får problem prova med ett annat headset, av samma fabrikat som de andra headseten i flygplanet, innan ni skriver anmärkning.

I somras var det inte någon som fyllde på de tomma oljeflaskorna Shell W80, som står i oljeskåpet. Detta hade till följd att all inkörningsolja Shell 80 användes trots att vi för tillfället inte hade någon motor som ska köras på den oljan. Det är ytterst viktigt att rätt olja fylls på för att motorn ska bli rätt inkörd. Vilken olja som ska användas står på oljeskåpet och vid påfyllningen på motorn. Glöm inte att notera hur mycket olja som du fyllt på i flygdagboken.

Sedan motortillverkaren Thielert fått ekonomiska bekymmer verkar det som Lycoming har fått fart på produktionen av motorer och nyheter. De har tagit fram ett elektriskt tändsystem och elektriskt reglersystem med enbart ett reglage vilket gör handhavandet enkelt. De har även trimmat några av sina motorer så att effekten har ökat.

Även Cessna har fått upp farten på produktionen på sitt nya flygplan 162 Skycatcher vilken är tänkt att bli en efterföljare till Cessna 150/152. Den kommer att vara utrustad med bildskärmar från Garmin.

Nåkan

KONTAKTEN

När olyckan är framme

En stilla kvällstur till Stegeborg i juli, knappt mer än ett litet skutt ifrån Linköping, i CAVOK, på en sådan okomplicerad flygning kan väl inte mycket gå fel, eller? Det hade jag i alla fall inte väntat mig i förväg, innan jag nu plötsligt satt där med gasreglaget i handen och motorn skenande på fullgas.

Runt halv nio på kvällen hade jag startat med min passagerare i SE-IFX för att flyga raka vägen hem, och vi hade precis övergått i planflykt på knappa 1500 ft när jag märkte att motorn plötsligt inte svarade på gasavdrag. "Det här är inte bra" var väl den intelligenta slutsatsen jag fick ur mig medan jag lirkade throtteln fram och tillbaka ett par gånger, utan resultat. Svettigt. Jag drog ut gasreglaget lite till och, jahapp, där lossnade det helt från instrumentpanelen, med några lösa vajerkardeler spretande från änden.

Nu började det gå ordentligt fort, för en C152 i alla fall, och såväl motorljud, spakkänsla och nosläget i planflykt skvallrade om det onormala i situationen. Varvtalet klättrade snabbt till betänksamt höga nivåer och jag insåg att det nu bara finns ett håll att ta vägen – uppåt. Det verkade dessutom smart att skaffa sig så mycket höjd som möjligt – jag kunde ju inte veta ifall motorn utom min kontroll skulle kunna



Den vanligtvis så snälla 152:an förvandlades till ett maxgasmonster..

bestämma sig för att leverera något annat än fullgas inom kort.

Ok, snabbt ratta in Kungsängen, nej, eh, Östgöta såklart, tur att man kan frekvensen utantill. Ser nästan ingenting i motljuset heller. Någon pratar men snabbt kommer en tyst sekund och jag sänder. Nu ska det gå fort, inga PAN eller tidsödande fraser - "SEIFX, C152, två ombord, motorproblem över Slätbaken, begär stiga mot Kungsängen", det är det väsentliga, resten kan jag förklara sedan.

Inga problem förstås. Fick frågan om jag visste att Stegeborgs flygfält låg närmare? Dröjde på svaret i några sekunder tills jag fått läget under kontroll igen. I normal stigning mot ESSP kunde jag förklara min situation i lite lugnare tempo för Östgöta, och att min plan var att stiga till flygplatsen för att sedan fimpa motorn och bedömningslanda. 2,5 km bana på en bemannad flygplats kändes som det bättre valet, givet omständigheterna.

Snart började jag så smått tro på att motorn skulle fortsätta att ge full effekt tills dess att jag själv

KONTAKTEN

stängde bränsletillförseln. Alla som flugit en längre motorplané med IFX vet, att lämnar man gasreglaget obevakat en stund, så sjunker man snart inte längre eftersom att det alltid långsamt vibrerar inåt. Funderade över hur gasspjällets mekanism kunde se ut. Påminde mig om en apparat (gräsklippare?) jag sett, där en fjäder drog spjället mot fullgasläge och gasvajern verkade i motsatt riktning för att få tomgång. Jag vet fortfarande inte hur en C152 fungerar i detta avseende men jag har fått höra att bilar brukar vara konstruerade tvärtom av förklarliga skäl – verkar smart om man inte vill att de ska kunna löpa amok på gatorna om en vajer går av.

Jag såg fortfarande ganska dåligt i motljuset och hade börjat ratta in direct-to-ESSP i GPS:en när jag fick ett QDM av ESSP TWR att styra på. Efter det stressiga läget med skenande motor som jag upplevt en stund tidigare kände jag mig lugnare under stigningen, och när jag till sist på 5000 ft över ESSP vänligt men bestämt kunde dra ut blandningsreglaget till bakre stoppet kändes det ganska tillfredsställande att flygningen fortsatte enligt min plan – från en situation där den egensinniga motorn hade haft mig i sitt våld, till att det äntligen var jag som bestämde igen. Meddelade tornet att jag nu tänkte ägna mig åt en stunds segelflygning före landning. Lite skämtsamt kan man tycka, men det hade i alla fall effekten att lugna min passagerare, och kanske mig själv också. Propellern vindmillade med ett bra varvtal under glidflykten. Magneterna lämnade jag på och provade några gånger att skjuta in blandningen igen, vilket omedelbart gav mig fullgas. Det kändes tryggt att veta.



Det blev bedömningslandning bana 27 på Kungsängens flygplats.

Valde bana 27 trots kanske ett par knop i medvindskomponent, för att slippa flyga in över staden. När man tränar bedömningslandningar kan man ju dra av gasen på 1000 ft i precis rätt läge, vilket var en lyx jag tyvärr inte hade nu. Min nedkurvning i vänstervarv skickade till slut ut mig på medvindslinjen ett par hundra fot högre än vanligt.

När jag tränat bedömningslandningar på egen hand har jag ibland haft

en tendens att komma lite lågt. I något pilottips hade jag dessutom läst att man bör tänka på att en vindmillande propeller lär bromsa betydligt mer än med motorn på tomgång, så i det läget tänkte jag att det totalt sett kanske blir lagom i alla fall. Planerade sättningspunkten ungefär mitt på banan för att ha marginal för felbedömningar åt båda hållen, vilket sammantaget inte var helt listigt, för kärran verkade ändå glida ganska bra. Med lite medvind på baslinjen i kombination med Cessnans höga vinge som gör att man inte alltid ser banan så bra under inflygningen, kom jag ut på finalen högre än jag tänkt mig. Bedömde att jag skulle kunna sätta kärran på banan men ganska sent, vilket inte kändes riktigt bra i magen. Tog snabbt beslutet att nyttja möjligheten till fullgas, och sköt in

KONTAKTEN

blandningsreglaget. Motorn varvade genast upp och jag kände mig tacksam för att det var just fullgasläge som throtteln fastnat i, och efter det nya trafikvarvet stängde jag åter bränsletillförseln i ett bättre utgångsläge. Min passagerare har varit med så många gånger att hon vid det här laget lärt sig hur en riktig final ser ut, så på kanske hundra fots höjd över banan kom kommentaren från högerstolen bredvid mig: "Det här känns bra", och det blev faktiskt ganska prydligt också. Under utrullningen stannade propellern till sist, och vi bromsade in framför väntade fordon med blinkande ljus.

Slutet gott, allting gott, heter det ju. Efter landning var det skönt att känna att det största problemet för stunden hade reducerats till att hitta ett sätt att ta sig hem landvägen och fortsätta semestern. Göran Berséus ställde förstås upp och kom och hämtade oss och kollade på det trasiga reglaget.

Även om allt nu gick bra så blir det ju en del intryck att sortera. Att skriva en störningsrapport senare samma kväll (läs natt) visade sig vara en bra terapi för att kunna avsluta kapitlet, även om jag ändå under en tid gick och grämde mig en aning för att inte ha satt bedömningslandningen på första försöket och betvivlade riktigheten i att ha litat så mycket på motorn att jag gjort ett omdrag, låt vara på ganska hög höjd. "Övning ger träning" var det någon som sa och i fallet bedömningslandningar är det bara att ta fasta på, det är en färdighet som kan visa sig nyttig förr än man anar. Kanske är det till och med skäl nog att våga sig ut på någon landningstävling vid tillfälle.

Pierre Andersson

Ditt saldo!

Året är snart slut igen!

Dags att kolla ditt saldo, så du inte ligger på minus. Betala in i god tid till medlemsavgift och eventuell jouravgift, mm. Medlemsavgiften dras från ditt pilotkonto 31/1 2009.

Ska du ändra ditt medlemskap? Alla ändringar måste vara gjorda i januari!

PS. Du tittar väl på ditt saldo på hemsidan ibland?

God Jul & Gott Nytt År önskar

Carina



KONTAKTEN

LFK på Konstflyg-SM 2008 i Västervik

Detta är en resumé av årets SM-tävling i konstflyg som genomfördes i vackra Västervik i slutet av augusti 2008. Fokus kommer att ligga på sportsman-klassen vilken är den klass som flygs av piloter med begränsad erfarenhet och/eller med begränsad prestanda på flygmaskinen. Bellanca Super Decathlon är en vanligt förekommande flygplanstyp i den här klassen och LFK hade sin LCU på plats med två piloter.

Konstflyg-SM brukar hållas i början av sommaren i Dalarna och så var även tänkt i år. Datumet var tvunget att ändras främst på grund av problem med ett flertal flygplan. Tävlingen sköts till slutet av augusti och när tiden var inne var det endast ett fåtal av alla Sveriges tävlingspiloter som kunde inställa sig. Tråkigt, men sett från den ljusa sidan blev det tid för fler flygningar för de piloter som kunde närvara.

Från Linköpings flygklubb kom jag (Peter Sallnäs), Per Bankvall och Tobias Holmgren. Tobias tävlade i *Intermediate* (mellanklassen) med sin svarta Pitts S-2C som brukar kunna ses på flygdagar runt om i Sverige.

Jag och Per har tävlat tillsammans sedan SM i Hagfors år 2006 som för övrigt var en mycket lyckad tillställning med en skön atmosfär. Många åskådare, speaker och närmare dussinet konstflygplan och betydligt fler piloter. Vi börjar således bli något så när rutinerade och eftersom vi hela tiden vill förbättra oss siktade vi högt i år. Problemet är som alltid träning. Att lyckas hitta både tid och fint väder att förbereda sig ordentligt är lättare i tanken än i verkligheten. Hursomhelst lyckades vi riva av några pass intensiv AVA-flygning dagarna innan tävlingen. Förmodligen med blandade känslor från Linköpingsborna, då vi gjorde flygning efter flygning över SAAB-fältet.



Peter Sallnäs och Per Bankvall framför SE-LCU på plats i Västervik.

KONTAKTEN

Väl på plats i Västervik möttes vi av en klar himmel men en väldigt stark vind. Detta ställer till problem eftersom flygplanen driver av mycket i varje manöver. Dels måste manövern korrigeras för avdrift för att se rund ut, men framför allt måste piloten hela tiden korrigera för att hålla sig inom tävlingsområdet som är, eller åtminstone känns, mycket litet.

Tävlingsområdet är en imaginär kub, även kallad "box" med måtten 1x1x1 km med en lägsta höjd på 1500'. I hastigheter närmare 300km/h i stark medvind är det således lätt gjort att man plötsligt finner sig vara halvvägs över östersjön. Då är det bara att "vinka ur sig" med ett antal vingtippningar och börja om där programmet avbröts. Givetvis med poängavdrag, men avdraget för en urvinkning i sportsman-klassen är nästan försumbart. Här prioriteras säkerhet och ingen ska fortsätta ett program med för låg höjd, därav de låga poängavdragen vid avbrott och de stränga reglerna kring flygning på för låg höjd. Hursomhelst flöt flygningarna på bra och sportsman-piloterna hann med två pass vardera denna första tävlingsdag. En bra början för mig och Per som flög första sekvensen utan allvarliga misstag. Poängsumman står i den vänstra kolumnen och procentsatsen indikerar då givetvis procent av full pott.

Sportsmans 1:a flygning

1. Peter Sallnäs	1036	75,0%
2. Per Bankvall	1006	72,9%
3. Patrik Sjöberg	835	60,5%

Patrik Sjöberg var ouppvärmad "nollade" två manövrar i sin första flygning. Däribland en 1½ varvs spin i vilken han inte fick maskinen att spinna ordentligt. Resultatet blev en svängande spiral nedåt istället för en överstegrad spin-spiral.

Från marken såg vi Pers första sekvens med viss förundran. Vit rök kom ut ur maskinen i ryggläge. Eftersom LCU hade läckt rikligt med olja tidigare trodde vi att det kunde ha med oljeläckaget att göra. Men *vit rök*? Väl nere påpekade Per att maskinen hade snedtömt bränsle och bränslemängden hade minskat betydligt mer än beräknat. Det var alltså dags att fylla på mer bränsle till nästa pass. När vi sedan tankade upptäckte vi att tanklocket på höger vinge var borta. Det var alltså bränsle i stora mängder som hade tömts under passet och som bildade dessa långa vita strimmor efter planet. "Det såg ut som kondensstrimmor från marken", påpekade en medtävlade.

Med ett nytt tanklock, som lånades av den andra Bellancan, var vi redo för den andra sekvensen. Per och jag flög bra, men lyckades dåligt med att centrera oss i boxen på grund av den starka vinden. Allt över 70% är en bra score så vi var ändå nöjda. Poäng över 80% är mycket ovanligt och anses väldigt bra, näst intill perfekt. 60% eller mer brukar anses som godkänt.

Sportsmans 2:a flygning

1. Patrik Sjöberg	1020	73,9%
2. Peter Sallnäs	977	70,8%
3. Per Bankvall	973	70,5%

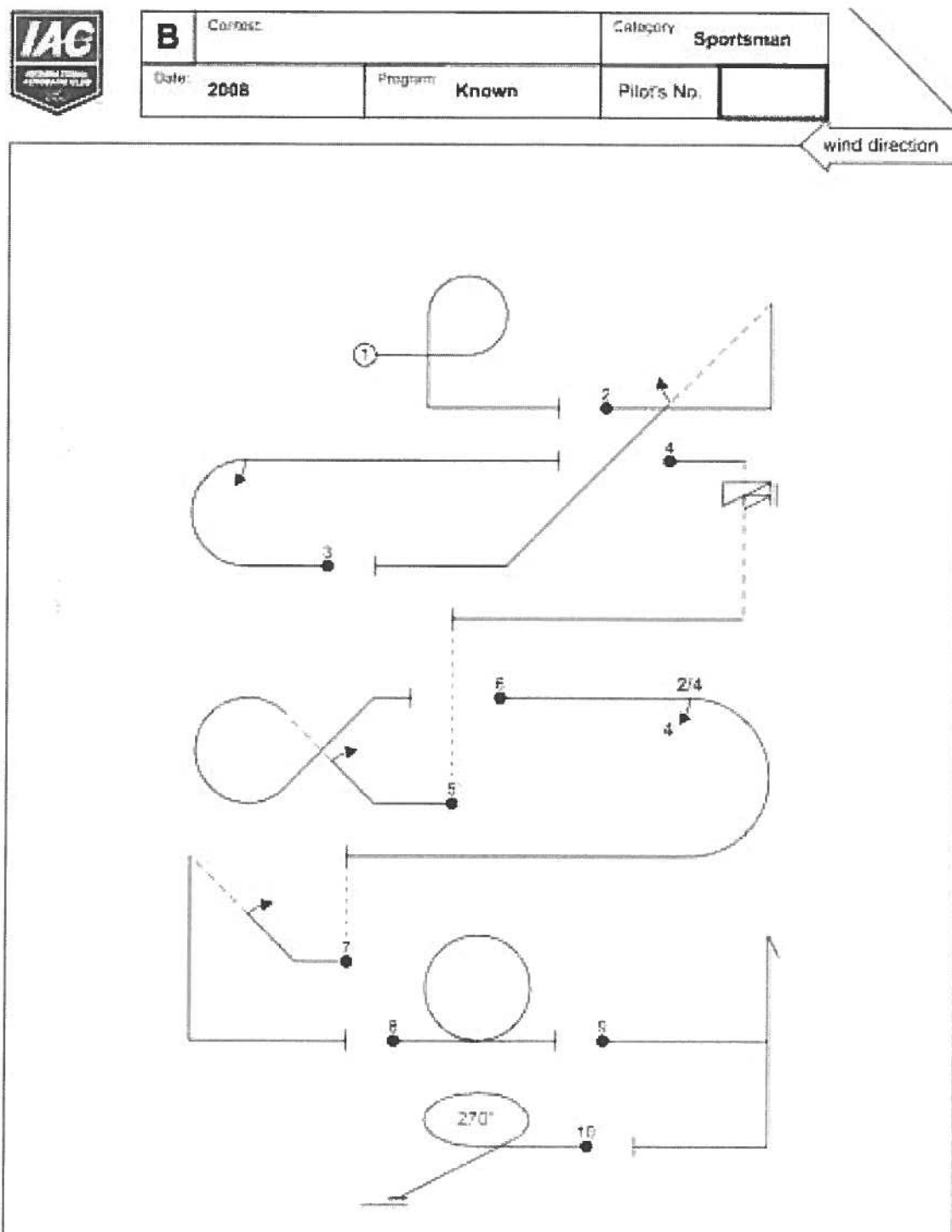
Andra dagen bjöd på växlande molnighet och betydligt lugnare vindförhållanden. Istället fick piloterna se upp med att inte flyga in i någon indrivande molntuss som hade sin bas i övre delen av boxen mellan 3000 och 3500'. De bättre förhållandena visade sig på poängtavlan och Patrik Sjöberg gjorde imponerande 78%, tätt följd av Per och mig själv.

KONTAKTEN

Sportsmans 3:e flygning

1. Patrik Sjöberg 1080 78,3%
2. Per Bankvall 1066 77,2%
3. Peter Sallnäs 1055 76,5%

Så långt in i tävlingen hade piloterna flugit det kända programmet som såg ut så här:



KONTAKTEN

Det var nu dags för det okända programmet vilket brukar offentliggöras ett antal timmar innan flygningen. Piloterna har således ingen möjlighet att träna på programmet i luften. Av den anledningen är mental träning, så kallad "torrflygning", viktig. Det handlar om att förbereda flygningen på marken och mentalt försöka se sig själv genomföra flygningen. Att memorera programmet är enligt min egen uppfattning ingen fördel av flera skäl. Dels på grund av att det faktiskt är tillåtet (och rekommenderat) att tejpna upp en kopia av programmet i cockpit, och dels på grund av att man kanske försöker flyga programmet utifrån minnet. Det senare är alltså inget positivt enligt mig. Som de flesta piloter säkert har upplevt själva, försämras både minnet och tankeförmågan bara man *sätter* sig i ett flygplan. Lägg då till G-belastning och det faktum att besluten måste fattas på väldigt kort tid, så är det lätt att inse att en manöver lätt kan flygas fel eller helt enkelt glömmas bort. Jag talar av egen erfarenhet och därför kontrollerar jag alltid programmet innan jag inleder en ny manöver.

Efter mycket mentala förberedelser klarades det okända programmet av och sportsman-piloterna bjöd på tre fina flygningar.

Sportsmans 4:e flygning, okända programmet.

1. Peter Sallnäs	1034	76,6%
2. Patrik Sjöberg	1000	74,1%
3. Per Bankvall	968	71,7%

I den 5:e och sista flygningen gjorde Per ett misstag som kom att kosta honom en placering i totalställningen. Per flög en manöver fel och fick noll poäng. Snopet efter så många felfria flygningar.

Sportsmans 5:e flygning, andra okända programmet

1. Patrik Sjöberg	1052	76,3%
2. Peter Sallnäs	1047	75,9%
3. Per Bankvall	879	63,7%

Som man kan konstatera av resultatet i den här tävlingen, är det inte helt ologiskt att säga att man ligger bra till om man inte flyger bort sig. Stabil flygning utan allvarliga misstag (nollade manövrer) kan ofta leda till en placering högt upp på resultatlistan. I år var det extremt lågt deltagarantal av flera skäl, men av poängen att döma låg flygningarna i sportsman-klassen på en, historiskt sätt, hög nivå. I flera SM-tävlingar tidigare genom åren har en totalpoäng på över 70% räckt för en plats högt upp på resultatlistan. Linköpings flygklubb var i år välrepresenterat och tog hem SM-titeln i två klasser genom mig själv och Tobias Holmgren, dock beaktas det låga deltagarantalet vilket givetvis påverkar känslan av de två segrarna.

Tävlingsdagarna avslutades med en trevlig middag ute i skärgården för piloter och funktionärer. Kvällen avrundades i Västervik som i slutet av augusti fortfarande kunde bjuda på lite av den sköna sommarpulsen.

KONTAKTEN

Totalpoäng (snitt) alla klasser:

Sportsman

1. Peter Sallnäs	Decathlon	SE-LCU	74,94%
2. Patrik Sjöberg	Decathlon	SE-GUV	72,60%
3. Per Bankvall	Decathlon	SE-LCU	71,19%

Intermediate

1. Tobias Holmgren	Pitts S-2C	SE-LYX	59,84%
2. Wolfram Meyer	Extra 230	SE-XYT	57,11%

Advanced

1. Daniel Ryfa	Yak-55	N55XZ	79,12%
2. Lars Najbjerg	G-202	OY-JEL	69,72%
3. Sören Dolriis	I-3	OY-FUN	63,96%
4. Nils Jönsson	Extra 230	SE-XYT	53,83%

Peter Sallnäs



Tobias Holmgren i SE-LYX

KONTAKTEN



Trött på att bara ligga i varvet? Sett allt Östergötland har att erbjuda från luften? Gör som två LFK-medlemmar, Andreas Thorén och Peo Marklund, gjorde i somras och gör en riktig långresa! Med klubbens reseflygplan SE-LBV blev det en tur till Kroatien. Och dessutom gjorde de en hemsida om alltihop! Där kan du läsa om hela äventyret med planering och genomförande, få tips för Europaflygningar och dessutom se både bilder och filmer!

<http://kroatien.vsm-recordings.com/>

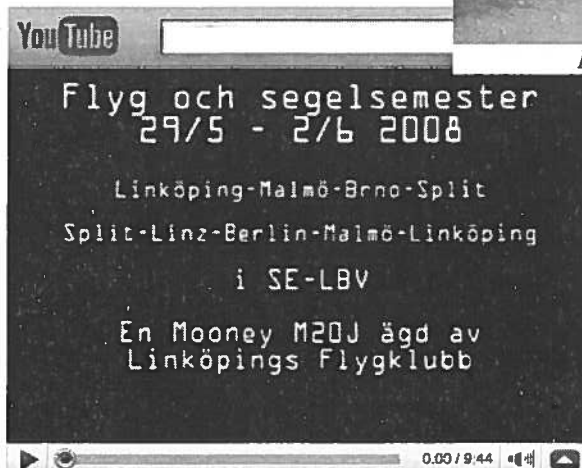
"Startskottet för denna trip var att Thoréns far, Tommie, lite löst hade pratat med en kamrat om att åka ner till Kroatien för att segla i några dagar varpå Thorén, lite på skoj förvisso, menar att det vore bra mycket schysstare om vi, Thorén och Peo, flög ner sällskapet i egen maskin. Tommie taggade på idén direkt och efter en överslagsräkning på avstånd så började vi kolla lite löst på möjliga rutter ner.

Man kan ju lätt föreställa sig att en flygresa av denna kaliber gör att själva planeringen blir ett svettigt kapitel. Dock är det så att om man bara känner till lite snits och trix så blir det inte så fasligt jobbigt att rodda ihop en bra IFR-plan.

Har man tillgång till fancy program som t.ex. Jeppesens Flite Star så fixar sig ju planeringen mer eller mindre sig självt. Det finns dock några lite mer oortodoxa verktyg att ta till..."



På plats i Kroatien och väl omhändertagna av handlingen!



Flygningen till Kroatien
– the movie!