



RESEFLYG

- om att infria för-
väntningar

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



H50P = HALVERING AV
PRIVATFLYGHAVERIERNA

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhets-samarbete mellan KSAK, KSAB, Luftfartsinspektionen, EAA, FFK, SPAF med flera.

OBS!
Många av bilderna visar flygplan och annat som inte är direkt kopplat till närliggande-text, utan tjänar som illustration.

Reseflyg

Med reseflyg menas i detta häfte flygning som företas mellan två flygplatser där piloten känner sig ha ett tids- eller uppdragskrav som skall tillfredsställas.



Under 1980- och 1990-talen inträffade ett antal haverier med gemensam nämnare: De ägde rum i samband med förflyttningsflygning, där piloten hade ett uttalat krav/förväntan på sig att genomföra flygningen. En mycket övervägande del av de haverier som resulterade i omkomna tillhörde denna kategori. De nedan beskrivna haverierna var starkt bidragande till statsmaktens direktiv om åtgärder som resulterade i att projektet H50P kom till stånd. Haveriet vid Sundsvall var det haveri som resulterade i att delprojektet "Reseflyg" inom H50P startades. Det här kompendiet är ett direkt resultat av detta delprojekt.

Nedan följer några avkortade utdrag ur utredningsrapporter från Statens Haverikommission (SHK).

Sundsvallhaveriet, rapport RL 2000:40

Väder

METAR Sundsvall kl 11.50: vind 120°/11 knop, sikt 500 meter i snöfall, bansynvidd (bana 16) 1000 meter, vertikalsikt 300 fot, temp./daggpunkt -2/-2°C, QNH 986 hPa.

Sammanfattning

Föraren hade på förmiddagen dagen före händelsen tillsammans med sju passagerare flugit från Göteborg till Sundsvall via Östersund. På eftermiddagen hade samtliga deltagit i ett arbetsmöte och ätit middag tillsammans på kvällen. Den aktuella dagen hade de ett arbetsmöte som avslutades vid 10.30-tiden. Gruppen anlände till flygplatsen omkring kl. 11.15. Vädersituationen var besvärlig med snöfall och byig vind. Passagerarna stannade kvar inne på briefingkontoret i terminalbyggnaden medan föraren beställde tankning och gick ut för att iordningställa flygplanet. Starten var planerad till kl. 11.30 och flygningen beräknades ta 2 timmar och 20 minuter. Efter att ha tagit ombord sina passagerare och taxat ut till startpositionen, rapporterade föraren kl. 12.00.08 att de var klara för start.

Ungefär två minuter efter starten såg flygledaren i tornet på sin radarskärm att flygplanekot från SE-GDN inte följde den klarerade färdvägen utan hade svängt norrut. Han kontaktade flygplanet och frågade föraren om denne hade problem. Föraren meddelade då att han hade problem och på förfrågan från flygledaren om hans avsikt svarade föraren "Climbing" två gånger och därefter "I have a problem with the eeee...äääee... with the compass at, at this moment." Flygledaren svarade då "Ja, you are climbing towards the north-west now, turn left about 90 degrees and climb as soon as possible, you are meeting terrain." Därefter lyckades flygledaren inte få någon mer radiokontakt med flygplanet.

Kl. 12.04:27 uppfattades radiosignaler från en nödsändare. Kl. 12.30 lokaliserades flygplanet i skogen på Kwickbergets sydsluttning. Helikoptern vinschade ned en ytbärgare och en operatör som konstaterade att ingen av de ombordvarande hade överlevt.

**Haverier
inom
"reseflyget"
var den
utlösande
faktorn till
H50P-
projektet**

**besvärligt
väder...
otillräcklig
tid...**

**Se upp för
stressen!**

Inget fel har konstaterats på flygplanet, motorerna eller instrumenteringen.

Föraren hade inte behörighet att flyga i mörker.

Den medicinska utredningen har visat att föraren hade två sjukdomstillstånd som var för sig var diskvalificerande för flygcertifikat.

Olyckan orsakades av att föraren förlorade kontrollen över flygplanet under flygning i IMC.

Bidragande faktorer har varit att:

- vädersituationen var besvärlig
- förarens tid att förbereda flygningen var otillräcklig
- navigationssystemet med all sannolikhet var felinställt
- föraren misstrodde flyginstrumenten
- flygplanet var överlastat och baktungt
- föraren sannolikt kände press att genomföra flygningen samt att
- förarens medicinska tillstånd kan ha reducerat hans kapacitet.

Förberedelser före flygningen

Arbetsmötet avslutades vid 10.30-tiden. En taxi till flygplatsen var bokad till den tiden. På grund av att taxin var något försenad anlände gruppen till flygplatsen först omkring kl. 11.15.

När beställningen om tankning kom, var tankningspersonalen upptagen med att tanka ett annat plan med JET A1-bränsle. Tankbilen med AVGAS 100 LL-bränsle hade inte använts tidigare under dagen. Före tankning från den bilen dränerades den och klargjordes för tankning. När tankpersonalen kom fram till flygplanet satt föraren redan i flygplanet och varmkörde motorerna.

Förarens relation till företaget i Göteborg

Föraren var sedan några år tillbaka anlitad som konsult åt företaget i Göteborg. Hans uppdrag bestod i att driva större projekt och att medverka vid upphandling hos företagets underleverantörer. Vid dessa uppdrag använde han i vissa fall flygplanet i samband med

tjänsteresor för företagets räkning. Anställda vid företaget hade vid flera tillfällen medföljt som passagerare vid resor till leverantörer på annan ort. Syftet med den aktuella resan var att göra ett kvartalsbesök hos en underleverantör i Sundsvall.



Analys

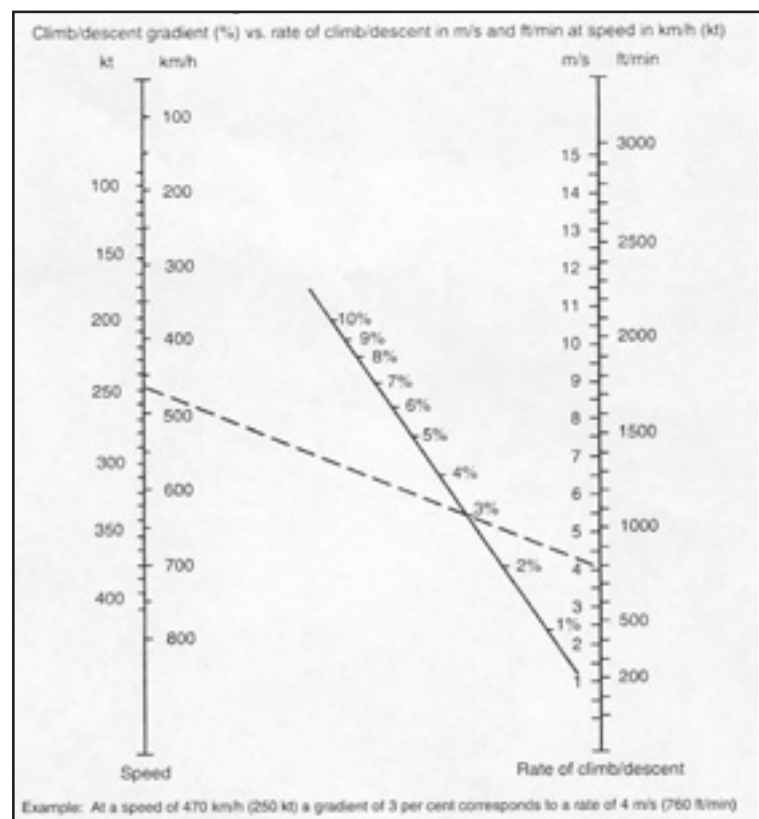
Föraren hade inte behörighet att flyga i mörker vilket innebar att de var tvungna att starta från Sundsvall före kl. 13.00 för att hinna landa i Göteborg före mörkrets inbrott. Det faktum att föraren, trots det dåliga vädret i Sundsvall, inte planerade ett besök hos meteorologen på flygplatsen utan endast inhämtade väderinformation per fax till företaget samt att man inte hann äta lunch kan bara tolkas som att förmiddagens arbetsprogram var för pressat.

Föraren hade tidigare per telefon lämnat in en färdplan med planerad starttid kl. 11.30. Efter att de fått vänta på taxi kom de ut till flygplatsen först kl. 11.15. Det föll då på förarens lott att själv klargöra flygplanet för flygningen medan hans passagerare väntade i terminalbyggnaden. Under rådande omständigheter, med kraftiga vindar och ymnigt snöfall, torde det ha varit både blött och fysiskt ansträngande att ta bort och stuva vingkapell och värmare. Hela klargöringsarbetet inklu-

sive fulltankning av fyra vingtankar tog knappt 25 minuter vilket gör det tveksamt om en komplett daglig tillsyn av flygplanet hann bli utförd. Någon tid över för planering av själva flygningen och förinställning av instrumenten etc. lär inte ha funnits.

Huruvida föraren hade tid att göra en korrekt driftfärdplan inklusive vikt- och balansberäkning är därför mycket tveksamt. Om så hade varit fallet borde han ha upptäckt att vikten skulle bli drygt 300 kg över maximalt tillåten flygvikt och att tyngdpunkten skulle komma att hamna nära eller bakom den bakersta tyngdpunktsgrens. Detta innebär att han antingen försummade att göra en vikt- och balansberäkning eller medvetet nonchalerade avsteget.

Även om föraren var medveten om sin egen begränsning och kanske insåg att han i det dåliga vädret borde ha skjutit på återflygningen till Göteborg kan man lätt föreställa sig att han kände en viss press att genomföra flygningen. Att till kunderna meddela att de var tvungna att stanna kvar i Sundsvall på obestämd tid på grund av dåligt väder samtidigt som SAS-flygplanet startade på tidtabell hade inte varit lätt.



Gotland-Kalmar-haveriet, rapport C 1999:23

Väder

Aktuellt väder kl. 16.50 på Visby flygplats: vind 040°/3 knop, sikt 10 km, brutet molntäcke med bas 2100 fot, temp./daggpunkt -3/-6°C, QNH 1025 hPa.

Sammanfattning

Föraren startade tillsammans med en passagerare från Visby flygplats bana 03 kl. 16.47 för att flyga till Kalmar. Ungefär fyra till fem minuter efter starten såg flygledaren på sin radarskärm att flygplanet svängde i cirklar över havet sydväst om flygplatsen. Han anropade föraren och bad honom bekräfta att han hade kurs mot Kalmar. Föraren svarade då "243 grader". Efter ytterligare någon minut anropade flygledaren föraren igen och meddelade honom att "just nu ser din kurs ut att vara 090". Föraren svarar "jaa... kurs 090...jag skall försöka få in gyrot lite bättre här skall vi se, IX". Flygledaren kunde samtidigt se att flygplanet sjönk snabbt från 600 fot till 300 fot innan flygplanekot försvann från radarskärmen. Flygledaren anropade därefter föraren ett flertal gånger men fick inget svar.



Väster om Gotland fanns vid tillfället stråk av snöbyar. I de kraftigaste byarna bedömer SMHI att den horisontella sikten kan ha varit under 1000 meter och den vertikala under 120 meter.

Flygningen skedde under mörker med begränsad sikt i snöbyar. Föraren hade ringa erfarenhet av mörkerflygning och flygningen skedde i strid med gällande bestämmelser för distansflygning enligt visuella flygregler för flygning i mörker.

Vid den tekniska genomgången har ingenting onormalt kunnat konstateras på flygplanet förutom att en gummpackning i horisontgyrot var skadad och att luftläckage förekommit i instrumentkåpan. Skadan kan ha påverkat horisontgyrot så att det presenterat falsk flyglägesinformation för föraren. Vad som talar mot en större felvisning är att ingen rapport finns om något sådant fel vid något tidigare tillfälle.

Faktaredovisning

Avsikten med flygningen var att transportera tre ornitologer som ville se en sällsynt fågel som tillfälligt befann sig på Gotland.

En person som arbetar på flygplatsen såg föraren när han väntade i terminalbyggnaden. Hon har uppgett att flygplanförarna oftast sitter i kafeterian medan de väntar på sina passagerare men att denne förare verkade lite rastlös och orolig. Hon talade med honom och han nämnde att han var lite bekymrad över vädret inför hemresan.

Passagerarna anlände till flygplatsen ungefär kl. 16.30. Två av dem beslöt att stanna till nästföljande dag, eftersom de inte hade fått se den sällsynta fågeln. Det avtalades att föraren, som inte kunde stanna på grund av att han hade ett möte på flygklubben i Kalmar under kvällen, skulle hämta dem dagen därpå. Den tredje passageraren hade också ett möte att passa och följde med föraren på flygningen.



I låghöjdsprognosen, som uppdateras kontinuerligt och är tillgänglig via en telefonsvarare hos SMHI, angavs att siktvärden under 3000 meter kunde förekomma i snöbyar inom området.

I BCL-D 3.2 mom. 4.5.2.3 anges att distansflygning under mörker inte får påbörjas förrän meteorologisk information visar att sikten och molntäckeshöjden på sträckan kommer att vara minst 8 km respektive lägst 600 meter (2000 fot).

Analys

Av uppgifter från ett vittne som talade med föraren före flygningen framgår att han, även om han inte kontaktat meteorolog eller flygtrafikledaren angående vädret, var medveten om och bekymrade sig för väderförsämringen. Flygningen får därför anses som olämplig och i strid mot gällande bestämmelser. Förarens beslut att trots detta genomföra flygningen kan ha påverkats av det faktum att han senare på kvällen skulle delta i ett möte i Kalmar. Även hans passagerare hade behov av att återvända till Kalmar samma kväll.

Föraren hade inte själv något ärende till Visby utan utförde flygningarna på uppdrag av ornitologerna. Även om det i detta fall inte finns något som tyder på att han utsatts för påverkan från passageraren att utföra återflygningen finns det dock vid denna typ av uppdragsflygningar alltid risk för att föraren känner sig pressad att genomföra uppdraget.

Troligen har föraren uppmärksammat att han kommit in i en snöby och försökt ta sig ur den. De cirklar med allt snävare radie som flygplanet enligt radarplottet flög i innan det försvann från radarskärmen talar för att föraren mot slutet av flygningen var desorienterad och då hade förlorat kontrollen över flygplanet.

Förarens rapportering till flygledaren att han skulle "försöka få in gyrot lite bättre" kan tyda på att han hamnat i ett läge där han börjat att tvivla på instrumenten.

Det är uppenbart att den som monterat ihop gyrot med den trasiga gummipackningen och den felaktiga skyddstejpen inte varit kvalificerad för arbetet och inte haft tillräcklig kännedom om gyrots funktion.

**viktigt
möte...**

**Se upp för
stressen!**



Utlåtande

- Föraren hade behörighet att utföra flygningen
- Föraren hade ringa erfarenhet av mörkerflygning
- Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis
- Flygningen skedde i mörker med begränsad sikt i snöbyar
- Flygningen skedde i strid med gällande bestämmelser i BCL-D 3.2 för distansflygning enligt VFR för flygning i mörker
- Inget tekniskt fel – utöver felet på horisontgyrot – har konstaterats på flygplanet
- Horisontgyrots gummipackningar var skadade och förorsakade läckage i instrumentet.



Väder

Luleå/Kallax flygplats kl. 22.20: Vind 180°/18 km/tim, sikt 10 km, molnbas 8/8 120 meter (ca 400 fot), temp./daggpunkt +15/+14°C, QNH 1015 hPa.

Sammanfattning

Under flygning från Bromma till Luleå havererade flygplan SE-ILK 10 km sydost om Piteå efter mellanlandningar i Sundsvall, Umeå och Skellefteå. Föraren (här kallad A) var ensam ombord men flygningen genomfördes i sällskap med ett annat flygplan.

A avsåg att flyga sitt nyinköpta flygplan från Stockholm/Bromma flygplats till Luleå/Kallax flygplats. En kamrat (här kallad B) från Luleå hade flugit honom på morgonen till Bromma i ett annat flygplan. På återflygningen sammanträffade de i Sundsvall där de bl.a. kontrollerade vädret på sträckan till Luleå. Vädret var så dåligt (låg molnbas och nedsatt sikt) att de beslöt att B skulle flyga framför A för att hjälpa honom att navigera. När de närmade sig Skellefteå blev vädret sämre och de förlorade visuell kontakt med varandra. B försökte kontakta A via radio men fick inget svar. A landade i Umeå och B i Skellefteå. De hade därefter telefonkontakt med varandra och A bestämde sig för att flyga till Skellefteå. Kl. 21.44, när molnbasen stigit till 900 fot på Luleå/Kallax flygplats, startade de från Skellefteå. De flög då i s.k. rote. A flög ungefär 100 meter bakom B. När de närmade sig Piteå minskade de flyghöjden till omkring 700 fot p.g.a. låga moln. B hade visuell kontakt med A:s flygplan tills de var i trakten av Haraholmen då flygplanet inte längre fanns bakom honom. Han anropade A på radion ett flertal gånger men fick inget svar. Han svängde tillbaka men kunde inte hitta honom.



Kl. 00.28 återfinns flygplanet i ett skogsparti av en räddningshelikopter från flygflottiljen F 21. Det var totalhavererat och föraren var då inte vid liv.

Ingenting har framkommit som tyder på att något tekniskt fel förekommit på flygplanet före olyckan. Den tillåtna gångtiden på flygplanets vakuumpump hade överskridits vilket innebar att flygplanet inte var godkänt för flygning enligt IFR eller mörker.



Analys

Flygningen från Bromma mot Luleå enligt VFR var olämplig av flera skäl.

Enligt SMHI:s prognos för norra Sverige kunde sikt under 5 km och molnbas under 1000 fot förväntas på sträckan. Risk för duggregn förelåg dessutom norr om Umeå.

Starttiden från Bromma den 4:e september var så sen att flygningen delvis skulle komma att ske i mörker över områden med få yttre visuella referenser. A hade begränsad flygerfarenhet med ringa träning i att flyga under mörker. På den aktuella flygplantypen, som han hade flugit in sig på tidigare samma dag, saknade han helt sådan erfarenhet.

Redan vid starten från Bromma hade A haft en lång krävande dag och torde knappast ha varit tillräckligt utvilad för att genomföra flygningen. Han hade stigit upp tidigt på morgonen, flugit som passagerare i B:s flygplan i nära fyra timmar, förvärvat ett flygplan och genomfört en krävande typinflygning.

Vid mellanlandningen i Sundsvall informerades båda förarna om att det kunde förekomma låga stratusmoln och dimma norr om Örnsköldsvik, d.v.s. sikt under 5 km och molnbas under 1000 fot. Deras flygningar från Sundsvall respektive Skellefteå med planerad landning i Luleå skedde därmed i strid med gällande minimikrav enligt BCL-D 3.2 för distansflygning enligt VFR.

För att A var trött vid starten från Skellefteå talar också det faktum att han glömde bort att invänta starttillstånd från trafikledningen och att han inte kopplade på flygplanets transponder. Hans förutsättningar att fortsätta flygningen i s.k. rote med B:s flygplan måste därför betraktas som mycket dåliga. Att flygningen skedde i mörker efter få markreferenser i ett område med gles bebyggelse och över vatten med begränsad sikt och låga moln försvårade situationen ytterligare.

Under dessa förhållanden är det förklarligt att A tappade kontakten med det framförvarande flygplanet när flygplanen kom in i ett område med lokala låga moln och dimbankar öster om Piteå.

Så långt SHK:s rapporter.

**Såväl
stratus
som
dimma i
området..**



Nedan följer en reserapport som ger en tankeställare.

Ett klassiskt exempel ur verkliga livet

"Jag hade varit på en mäs­sa i Maastricht, i södra Hol­land, i fem dagar och flygningen hem närmade sig. Några av mina kollegor hade flygbiljetter för hemresan, men var intresserade av att pröva hur det var att flyga i ett litet plan och hade därför halvvägs tingat platser i planet. Hemresedagen kom och vädret, som varit instabilt i flera dagar, var lyckligtvis något bättre. Förhållandevis bra i söder men sämre i norra Holland.

Vi var på flygplatsen tidigt och fick se den senaste väderkartan och TAF:ar. Vi beslutade att senarelägga avresan något p.g.a. sämre väder längre norrut i Groningenområdet. Men det skulle bättra sig längre fram på dagen.

Efter att ha uppskjutit avresan ytterligare kom vi så iväg.

Mina passagerare trivdes när vi flög alldeles under molnen på 1500 fot norrut. Det var grått men med bra utsikt till små byar, floder och motorvägar. Första etappen var planerad från Maastricht till Groningen med matrast och vidare planläggning där. Allteftersom flygningen fortskred norrut märkte jag att molnbasen sakta kröp nedåt, och vi tvingades följaktligen också flyga allt lägre. Då vi måste ner under 1000 fot började jag bli lite bekymrad, men ville inte oro mina passagerare. Jag visste dessutom att en av passagerarna hade stort behov av att komma hem samma dag.



Redan på 1930-talet gjorde man långresor till exempelvis Australien och Sydafrika med flygplan av typen ovan (Hornet Moth) och liknande.



Vi pressades allt lägre. Det var frestande att hålla en konstant höjd för att inte komma för lågt, men då försvann vi plötsligt in i små molntussar. Sikten framåt blev allt sämre, även om vi hela tiden såg marken. Jag studerade VFR-kartan grundligt, för även om Holland är platt fanns det master med höjder närmare 1000 fot. Vi flög i vida bågar runt dessa områden, men ångesten började sätta in, kanske det fanns master som inte stod på kartan?

Vi började närma oss Groningen och höjden var nere på 500 fot. Fortsatt tillåten höjd, men absolut inte behaglig.

Mina passagerare hade också märkt min koncentration, för de var ganska tysta och ställde inte längre några frågor. Då vi närmade oss Groningen kontrollzon kontaktade jag lättad Tornet – glad att vi snart var framme. Men svaret kom som en kалldusch: "The weather at Groningen is not suitable for VFR." Det krävdes alltså att någon annan talade om för mig något som jag själv borde insett för länge sedan! Men även om vi blev nekade att flyga till Groningen var de hjälpsamma med att föreslå en alternativ flygplats och leda oss för att hitta dit. Jag hade som tur var bra koll på kartan samt en GPS som var till stor hjälp. Vi satte kursen söderut igen och hittade ganska enkelt det lilla gräsfältet Hoogsveen.

Efter några telefonkontakter med MET-kontoret konstaterade vi ganska snabbt att vädret inte skulle bättra sig nämnvärt de närmaste dagarna. Flygplanet förtöjdes och lämnades i Holland. Först två veckor senare fick vi möjlighet och tillräckligt bra väder för att hämta flygplanet."

Skillnader mellan kommersiellt flyg och privatflyg

Det finns ett antal fundamentala skillnader mellan kommersiellt flyg i linjefart och privatflyg. Den största skillnaden är att det kommersiella flygandet äger rum innanför en myndighetsgodkänd operativ och teknisk organisation som ger förarna stöd och övervakning i deras flygande. Joint Aviation Requirements – Operations (JAR–OPS) som det förvärvsmässiga flyget arbetar efter, behöver ungefär 400 sidor säkerhetsbestämmelser för att beskriva skillnaden mellan privatflyg och förvärvsmässigt dito.



Såväl grundutbildning (certifikat) som vidareutbildning (bolags- och verksamhetsutbildning) samt test var sjätte månad av förmågan att utföra sina uppgifter skiljer sig från privatflyget.

Kraven på verksamheten ser också annorlunda ut. Beslutsprocesser, liksom flygplantyper och utrustning är ytterligare andra skillnader. (Observera dock att det finns specialfall av privatflyg där man använder flyg-

plan som faktiskt är bättre utrustade och har bättre prestanda än många trafikflygplan, men där kraven på förarna och organisation, med flygplan under 15 ton, inte är i paritet med ett förvärvsmässigt företag. Detta häfte vänder sig inte primärt till denna sektor av reseflyget).



Det är skillnad på privatreseflyg och privatreseflyg...

Det är alltså ganska orimligt att tro att det normala privatflyget kan ha samma regularitet som det kommersiella flyget. Detta gäller IFR-flygning och, i än högre grad, VFR-flygning.

Förutom de väder- och utrustningsmässiga bestämmelser som vi kan läsa om i BCL finns det andra krav som ska vara uppfyllda innan vi flyger. Dessa krav skapas genom pilotens personliga inställning till flygsäkerheten och vilka marginaler man vill ha för att känna sig trygg och säker. Det handlar här t.ex. om den egna hälsan, kännedom om materielen och hur väl och noggrant man planerar och förbereder en flygning.

Påverkande faktorer

Faktorer som påverkar piloten och hans möjligheter att genomföra en flygresa med privatflygplan är många. Här redovisas de viktigaste.

Läs noga de tips och råd du får på de följande sidorna.

Låt inte prestige lura dig att starta mot bättre vetande!

- Relationen pilot – passagerare
- Kraven på tidhållning – förväntningar
- Alternativ om planerna inte håller
- Vädret
- Tid för planering
- Nya förhållanden som begränsar möjligheterna
- Kostnader
- Pilotens flygtrim, utbildningsnivå och vana vid liknande flygningar
- Flygplanet och dess utrustning.

Relationen pilot – passagerare

Pilot och passagerare har sällan samma kunskaper om förutsättningar, säkerhet och möjlighet att genomföra en flygning. Passagerarna litar oftast på piloten. Vilka förutsättningar har piloten givit passagerarna före flygningen? Har dessa varit helt sanningsenliga? Har piloten förespeglat säkrare tidhållning än vad som kommer att kunna hållas om flygningen skall genomföras med full säkerhet?

Man kan anta att piloter ger en positiv bild av resans förutsättningar. Kanske är detta ett villkor för att resan med privatflyg verkligen skall bli av. När förutsättningarna hotas av väder, tidsbrist o.s.v. utsätts piloten för en press att försöka fylla sitt åtagande. Detta kan få menlig inverkan på säkerheten. Flygningen påbörjas under olämpliga väderförhållanden eller med brister i planeringen.

Tips och råd: Det viktigaste av allt är att du är ärlig mot passagerarna. Ta reda på om dina passagerare är införstådda med vilken slags flygning det är fråga om. Det är självklart stor skillnad om du är nybliven VFR-pilot eller erfaren IFR-pilot. Ge inte sken av att flygningen är jämställd med en kommersiell flygning. Framhåll att du sätter säkerheten främst och inte kommer att ta några risker. Därför sätter du fasta gränser för din flygning. Genom att sedan följa dessa gränser visar du att du är seriös. Om passagerarna märker att de gränser du satt i praktiken är flytande, kommer ditt förtroendekapital att naggas i kanten.

Kraven på tidhållning – förväntningar

Vilket anseende får piloten bland passagerarna och andra som får kännedom om förhållandena om resan misslyckas? Sprids ryktet att resor med privatflyg inte

är något bra alternativ, att det kändes osäkert och otryggt och inte fungerade i praktiken? Hur påverkar detta framtida möjligheter till liknande resor? Denna "psykologi" kan säkerligen påverka många piloter att fatta olämpliga beslut i ambitionen att "lyckas" med resan.

Vilket syfte har resan? Är det mycket viktigt att hålla planerade tider? Vad står på spel? Självklart påverkas piloten att flyga med snävare marginaler ju viktigare det är att nå målet, vare sig detta gäller utresan eller hemresan.



Passagerare utgör otvivelaktigt en extra press på piloten men pressen kan finnas där även om piloten företar resan själv. Hur viktigt är det att han/hon kommer fram en viss tid? Vad händer om tiden inte kan hållas?

Vilka förväntningar har passagerare eller personer vid ankomstplatsen på piloten? Om förväntningarna är höga att tiden hålls kommer pressen på piloten att öka.

Viljan att uppfylla förväntningar är naturlig. Har höga förväntningar förespeglats blir pressen på piloten hög. Även de egna förväntningarna är en viktig faktor i detta sammanhang.

Tips och råd: Ta inte på dig ansvaret för en flygning som kräver mer av dig än du är säker på att kunna hålla. Gå redan vid det förberedande planeringsstadiet



noga igenom förutsättningarna för flygningen med dina passagerare. Gå igenom väderförutsättningarna. Visa sannolikheterna för att alternativa lösningar måste tillgripas. Klara ut de ekonomiska förutsättningarna. Vem betalar återresan om det inte går att flyga hem inom den tid som krävs? Redovisa vilka väderkrav du har på flygningen. Tänk på att det ofta är kraven att hålla tider som sätter press på piloten och som utgör den stora risken om du som pilot

inte handskas rätt med situationen. Svälj förtretet att inte få genomföra en flygning som du eftertraktat om du inte är helt säker på att du kan fylla förväntningarna både för dig själv och för dina passagerare. Detta resonemang gäller vare sig du har passagerare eller inte. Kraven att hålla en tid eller viljan att komma hem gäller ofta den ensamme piloten i flygplanet.

Alternativ om planeringen inte håller

En resa med privatflyg kan planeras utifrån olika förutsättningar. Om resa och tidhållning är mycket viktiga faktorer blir också kraven på alternativa sätt att resa viktiga. Återstår inga alternativ vilar pressen tungt på piloten att lyckas med resan. Alla de i början av kompendiet redovisade haverierna inträffade i samband med en återresa. Detta visar att pressen inte bara finns att komma iväg till en destination i tid utan också att ta sig tillbaka. Är resan väl påbörjad genom att utresan och syftet med resan i sig är fullföljt återstår bara hemresan. Denna kan utgöra en större press eftersom alternativen kan vara än färre. Nu kan ju inte hela resan inställas. Alternativa sätt att resa kan vara färre. Det har visat sig inte vara ovanligt att passagerare övertalat piloten mot dennes bättre vetande att genomföra en flygning.

Tips och råd: Om resan planeras utifrån att alternativa sätt finns att både ta sig till destinationen och framförallt att kunna ta sig tillbaka kommer pressen på piloten att minska avsevärt. Det är viktigt att alla medresenärer är medvetna om dessa alternativ och förutsättningarna för att dessa skall användas. Var fast i din planering och utnyttja alternativen när gränserna som satts upp i planeringen nåts.

Vädret

Vädret är den faktor som oftast ställer till problem. Vissa årstider är osäkrare än andra. Det är exempelvis mycket osäkert att hålla tider ens för en van IFR-pilot under vinterförhållanden med isbildningsrisk om inte en mycket säker prognos finns. En säker prognos existerar nästan inte för en period om flera dagar.



Vädret är nästan alltid inblandat i haverier.

All erfarenhet visar att vädret har varit en bidragande orsak till svårare haverier inom privatflyget. I många haverisammanhang har det visat sig att väderförutsättningarna varit kända före start men att piloten ändå gjort "ett försök". "Det kunde ju ha varit bättre i verkligheten! Det vet man ju hur dåliga prognoserna är!"

Sanningen är att prognoserna ofta är pålitliga, men de stämmer inte med pilotens önskemål!

Den här typen av haverier minskade för ett antal år sedan när planeringsväder infördes som ett krav för att flygning skulle få påbörjas. Trots detta har ett antal haverier inträffat sedan denna regel infördes, där flygning mot dåligt väder varit orsaken. I flera fall har piloten uppenbart brutit mot bestämmelserna.

Att "flyga på minima" innebär, även om det är tillåtet, att allt annat måste fungera perfekt. Att t.ex. flyga på VFR-minima i mörker första gången i en ny flygplan-individ efter en lång, tröttande arbetsdag och med osäkerhet i huvudet om man ska hinna till destinationen innan flygplatsen stängs är inte lämpligt även om det är "tillåtet". Kombinationen av flera negativa faktorer är ofta det som orsakar tillbud och, i sämsta fall, haverier.

Tips och råd: Först och främst: Följ gällande bestämmelser! De har "skrivits i blod". Sätt dina egna gränser utifrån din erfarenhet och din aktuella flygtrim! Att flyga mörker utan referenser kräver mycket. Du måste vara i god flygtrim och ha aktuell vana från mörkerflygning samt verkligen kunna flyga på instrument. När kapaciteten inte räcker till är det lätt att tappa kontrollen över flygplanet. Det är orimligt att tro att en privatflygare med IFR-behörighet kan flyga ner till minima om han inte har mycket flygtid och är i verkligt god flygtrim.

Hur är din förmåga att landa i sidvind? Kontrollera att den förväntade vinden ligger väl inom dina gränser. En förväntad vind enligt prognosen kan variera rätt avsevärt i verkligheten. Om du alltid flyger med god marginal till dina egna gränser och har alternativa utvägar kan du transportera dig och dina passagerare på ett säkert sätt.

Tid för planering

Planeringen av en flygning tar ofta längre tid än man tror. Om kraven på tidhållning är stora blir det lätt så att piloten gör avkall på planeringen. Brister härvidlag har visat sig vara en vanlig bidragande orsak till haverier.

Tips och råd: Gör all planering som är möjlig i god tid före flygningen. Planera även hemfärden i förväg. Ofta är det just denna som blir eftersatt. Alla vill komma iväg hem när syftet med resan har nåtts. Ju mer tid du kan avsätta för planering och oförutsedda händelser, desto större är chansen att du inte missar något viktigt. Stress i samband med förberedelser sitter kvar och påverkar själva flygningen negativt även om allt väsentligt verkligen gjorts. Än värre blir det om det under flygningen visar sig att något missats. Förutom den direkta faran som följd av detta, utgör själva stressen på piloten en extra fara. Det bästa råd som kan ges är: Avsätt väl tilltagen tid för planering och låt dig inte påverkas om den avsatta tiden ändå blir knapp. Fullfölj planering och förberedelser så att du känner dig trygg inför flygningen!



Nya förhållanden som begränsar möjligheterna

Det är inte ovanligt att nya situationer uppkommer som inte kunnat förutses. Några exempel:

- Det har regnat och fältet är vått. Det finns risk att start inte är möjlig med den last som planerats.
- Det är vindstilla och varmt vilket gör den beräknade startsträckan för lång.
- En passagerare visar sig vara väldigt storväxt varför maxvikten kommer att överskridas. Alternativet kan kanske vara att mindre bränsle än beräknat tankas. Detta kan i sin tur leda till att marginalerna blir små eller att tidsödande mellanlandningar måste företas.
- Den sammantagna bagagemängden visar sig vara större än piloten räknat med. Hur påverkar det tyngdpunkten, maxvikten, startsträckan osv?
- Det visar sig att destinationsflygplatsen har en bana som lutar. Lutar det nerför i landningen eller uppför i starten finns all anledning att se upp. Läs i kompendierna *Start* respektive *Landning*. Där framgår att sträckorna för start och landning kan bli dramatiskt mycket längre. En vindkantring eller en extra passagerare kan göra start eller landning direkt farlig.
- Motvinden på sträckan visar sig vara högre än beräknat. Finns marginaler för detta?
- Trots att vädret är riktigt bra och helt enligt prognosen så är sidvinden vid målflygplatsen marginell. Finns alternativ?
- Starten för återresan blir försenad. Detta kan bero på tidsoptimism, förlängt möte, svårigheter med transporter till flygplatsen, tankning tar lång tid, eller annan orsak. Som följd kan tidsbrist uppstå för någon i flygplanet vid ankomsten, eller landning före mörker eller flygplatsens stängning kan bli ett problem.
- En förväntad tankning visar sig inte vara möjlig. Är tankstationen verkligen öppen och tillgänglig? Finns rätt sorts bränsle? Hur betalas bränslet? Vilka blir följderna av problemet?
- Ett tekniskt fel uppstår på flygplanet. Kan flygplanet flygas ändå? Hur når man den tekniskt ansvarige? Hur kan felet åtgärdas och när?

Tips och råd: Många av de oförutsedda händelserna borde egentligen inte vara just oförutsedda. Tänk efter före så undviks många av dem! Om de ändå inträffar så har vi åter frågeställningen om alternativa resesätt eller tillräcklig marginal när det gäller tiden för att lösa problemen. Det är lämpligt att alltid kontrollera den verkliga möjligheten till tankning. Vid varje flygning borde piloten ha ett antal telefonnummer tillgängliga, såsom den egna flygklubben, tekniskt ansvarig, den person som förväntar sig ta över flygplanet när det kommer hem, andra funktionärer i klubben som kan hjälpa till på distans, m.fl. Gör gärna också en gemensam telefonlista i klubben, att sättas in under fliken ”Fk och Lokala Föreskrifter” i Svenska Flygfält.



Kostnader

Risken för ökade kostnader kan starkt påverka piloten att fatta felaktiga beslut. Vad kostar en hemresa för passagerarna på annat sätt? Vad kostar det att själv resa hem och lämna flygplanet? Vad kostar en extra landning på vägen i längre flygtid, landningsavgifter m.m? Vilken blir merkostnaden för att fylla på bränsle i utlandet inför hemflygningen jämfört med att chansa med det bränsle som redan finns i tanken? Vilken förlorad arbetsinkomst drabbas piloten och passagerarna av om tiden inte hålls? Vilken extra kostnad får piloten om passagerarna väljer annat resesätt?

Tips och råd: Tänk efter vilka ekonomiska konsekvenser som blir följden om flygningen inte går enligt plan! Tänk efter innan du beslutar genomföra flygningen. Klara ut alla ekonomiska förutsättningar med passagerarna innan beslutet om flygningen tas! Oförutsedda händelser kan få förödande konsekvenser i din relation till dem du skall flyga tillsammans med. Var beredd på att någon flygning då och då kostar mer än du tänkt dig! Ditt och passagerarnas liv är mer värt än merkostnader när säkerheten står på spel.

Pilotens flygtrim, utbildningsnivå och vana vid liknande flygningar

Spännvidden inom kategorin privatflygare när det gäller erfarenhet och flygtrim är oerhört stor. I den ena änden finner vi piloten som flyger mycket och ofta, har haft flygcertifikat i många år, IFR-behörighet eller trafikflygarcertifikat finns (har funnits), den aktuella flygplantypen har han flugit mycket och är väl förtrogen med, den aktuella flygningen är densamma som han gjort många gånger. I den andra finner vi piloten med lite flygtid, färskt certifikat, långt mellan flygningarna, ringrostig, liten erfarenhet på aktuell flygplantyp, ingen tidigare erfarenhet från flygning på aktuell sträcka.



Någonstans på skalan mellan dessa ändlägen finns alla piloter. Det är uppenbart att förutsättningarna för att genomföra en flygning inte är desamma för alla dessa. En eller ett par av faktorerna i "fel" ände kan göra en pilot olämplig för viss flygning även om de andra faktorerna är uppfyllda på ett godtagbart sätt. Den som på skalan ligger närmare den oerfarne kan lätt lockas tro att han har samma förutsättningar som den som ligger högre på skalan. Ibland är skillnaderna inte synliga.

Men det är också så att den enskilde piloten ligger på olika platser på denna skala vid olika tillfällen. Inför den aktuella flygningen finns han kanske inte på samma nivå som förra gången en liknande flygning gjordes. En mycket viktig faktor när det gäller flygsäkerheten är pilotens självkänedom. Tyvärr har många människor en vag bild av den egna förmågan och vilka faktorer som påverkar det egna handlandet i olika situationer.

Tips och råd: Sätt tydliga gränser för din flygning och följ dem ärligt! Lär känna dig själv! Var ärlig i din

bedömning! Du blir inte bättre i din omgivnings ögon än du verkligen är, i vart fall inte i längden. Du kan möjligen lura dig själv. Omgivningen beundrar dig om du visar omdöme och uppträdande efter din verkliga förmåga. Den kommer att se ner på dig om du uppträder som den Biggles du inte är.

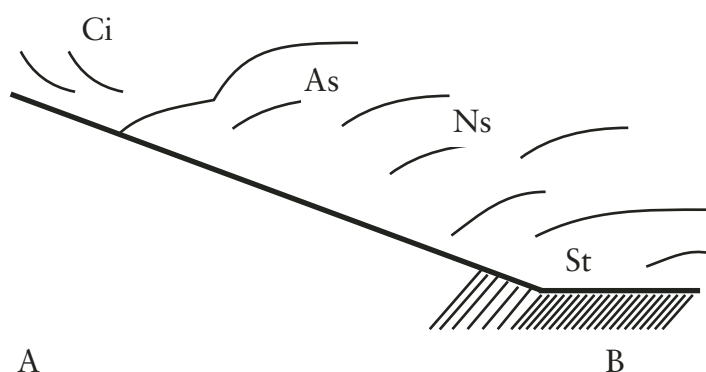
Ett sätt att hålla koll på alla faktorer är att skaffa sig *personliga minima och regler*, d.v.s. ett antal personliga förutsättningar som ska vara uppfyllda innan man ger sig iväg. Lämpligt är att man noterar dessa i form av en checklista som går igenom i samband med planeringen av flygningen. En sådan checklista ska hållas ”levande” genom att man går igenom den då och då och låter flygtrim och erfarenhet avgöra om något kan modifieras.

Vilken typ av pilot är du?

Segelflyget brukar presentera ett antal typiska piloter. Vem av dem är du? Tänk om du har fel! Du kanske inte känner dig själv så bra. I så fall är du en fara för dig själv och andra.

Förutsättningar

Ett antal piloter ska flyga till flygplatsen B. Det är en varmfront på väg in och prognosen anger att det vid tiden för ankomst ska vara 1000 fot molnbas och 5 km sikt, men att det efter den beräknade ankomsttiden kommer att försämrast.



	KUNSKAP	FLYG- SKICKLIGHET	VERKLIGHETS- UPPFATTNING	PERSONLIGA MINIMA SIKT km	MOLNBAS ft
S. PILOT	100 %	100 %	100 %	3	500
ING. HÅRD	100 %	100 %	100 %	0,5	Marknära
MEDI ÅKER	60 %	60 %	60 %	3	500
B. GINNER	50 %	30 %	80 %	8	1500
F. SÄKER	80 %	80 %	80 %	5	1000
H.J. SVAG	50 %	75 %	15 %	Det blir vad det blir!	

S. Pilot (Super Pilot)

Super har flugit i många år och flyger ett par hundra timmar om året och har flera tusen timmar totalt. Han har insett att vädret kan bli för dåligt vid destinationen och satt sina minima till 500 fot molnbas och 3 km sikt. Vidare har han planerat med extra bränsle för alternativ och tagit fram flygplatskortet för alla flygplatser på vägen. Han flyger inte i molnbasen utan en bit under för att ha sikt framåt och kunna upptäcka försämringar i tid. När vädret närmar sig hans personliga minima planerar han en 180-graderssväng. Han har bestämt att svängen ska ske åt höger eftersom terrängen är lägre där. Innan svängen påbörjas tittar han på horisontgyrot så att han är med på instrumenten om det skulle komma några molnslöjor. S. Pilot är en säker pilot även om det kan synas som han flyger i ganska dåligt väder. Han flyger till den gräns bestämmelserna medger och har flygtrim, planering och kapacitet för att klara det.

Ing. Hård

Ing. Hård är oftast något yngre än S. Pilot men har också flugit mycket och är i god trim. Han sätter sina minima till marknära moln och 500 m sikt. Han vet att det finns en kraftledning han kan följa sista biten in till fältet. Om vädret blir ännu sämre stiger han upp i moln och landar med hjälp av en hemmagjord instrumentprocedur med hjälp av GPS:en. Ing. Hårds flygning är farlig, men går oftast bra. Marginalerna är små och en liten störning kan leda till ett allvarligt haveri.

Medi Åker

Medi har kanske varit en Super Pilot en gång i tiden, men de senaste 10 åren har han bara flugit några timmar om året och förnyat behörigheten genom att göra PC. Medi sätter sina minima till 500 fot och 3 km. Han har dock glömt att planera för hur man ska klara den fortsatta flygningen om vädret blir för dåligt. Medi kan lätt hamna i en situation han inte klarar av. Vi har många Medi i våra klubbar.

B. Ginner

B har inte flugit så länge och har begränsad erfarenhet. Han har dock en skaplig verklighetsuppfattning och inser att han inte är någon "superpilot". Han vill inte flyga i dåligt väder och sätter sina minima till 1500 fot

molnbas och 8 km sikt. Men när sikten går ner till 15 km och det börjar duggregna vänder han och åker hem. B är relativt säker trots sin begränsade erfarenhet.

F. Säker

F är en normalduktig pilot som inte vill utsätta sig för onödiga risker. Han sätter sina minima till 1000 fot och 5 km och vänder i god tid innan vädret blir sämre än så.

H. J. Svag

HJ har inte funderat över att varmfronten kan bli ett problem. Han ser inte heller molnen framför sig som något problem. Han har inte satt några minima eftersom han inte ser problemet. Det blir vad det blir! HJ är livsfarlig!

Slutsats

Hälften av piloterna ovan är säkerhetsrisker. Det går inte att avgöra vilka som är farliga enbart från vilket väder de har eller vilka minima de sätter för sina flygningar. Det är kombinationen skicklighet-kunskaper-verklighetsuppfattning-utmaningar som är avgörande.



Min personliga checklista

Nedanstående punkter återfinns i checklistan på det bifogade bladet. Checklistan kan användas både av VFR- och IFR-piloter. Den är uppdelad i fyra avsnitt: PILOTEN, FLYGPLANET, VÄDER & MILJÖ samt PLANERINGEN.

PILOTEN

Vilka egna krav på flygerfarenhet har du när du planerar en krävande flygning med passagerare? Tre starter och landningar under de senaste 90 dagarna räcker enligt BCL men känns det tillräckligt? Hur väl känner du den aktuella maskinen? Räcker erfarenheten för att klara en kritisk situation?

Har du tillräckligt med IFR-erfarenhet för att ge dig iväg på en längre resa till helt okända destinationer? En osäkerhet här kan kanske lösas genom att man väljer att ha en erfaren pilotkollega med i högerstolen.

Människans behov av sömn är mycket individuellt. Vilket behov har du? Lägg fast det minimum av sömn och vila som du känner att du behöver före en krävande flygning. Om du inte fått den sömn du känner att du behöver, flyg inte!

Flyg inte på fastande mage och utan att du fått tillräcklig mängd vätska. Fel blodsockerhalt i kroppen får hjärnan att fungera dåligt.

Alkohol och flygning hör inte ihop. Minst åtta timmar före flygning skall man vara nykter enligt BCL. Vi reagerar alla mycket olika på alkohol och även när vi anser oss vara nyktra – och flera timmar därefter – kan tankeverksamheten vara långsammare än normalt. Lägg fast din egen tidsgräns som gör att du ligger på den säkra sidan, t.ex. konsekvent ingen alkohol 24 timmar före flygning.

Hur vi reagerar vid stress är mycket beroende av vilken psykisk belastning vi har i botten. Flyg inte om du har något som bekymrar dig eller om du upplevt något som tar upp dina tankar och kan påverka din koncentration på flygningen.

Hur mår jag? Ställ den frågan kritiskt till dig själv före varje flygning. Lyssna på kroppens signaler och flyg inte om du inte känner dig fullt frisk.

FLYGPLANET



Den bränslereserv man enligt reglerna ska ha är inte speciellt väl tilltagen med tanke på den stora osäkerheten och variationen i bränsleförbrukning vi har i våra gamla kolvmotorer. En kalkylerad reserv på 45 minuter kan lika väl, utan att vi vet om det, i verkligheten betyda tomma tankar. Bäst att alltid kräva dubbla reserver som ett minimum.

Hur väl känner du flygmaskinen du ska flyga? Är all avionik bekant? Vet du hur autopiloten ska hanteras? GPS är ett utmärkt hjälpmedel men många kan vara krångliga att använda. Lär dig hur den används på marken före flygningen.

Har du och dina passagerare lämpliga kläder och finns nödutrustning med om ni skulle behöva göra en oplanerad landning? Många har överlevt haverier men frusit ihjäl innan hjälpen kommit fram.

Packa inte maskinen helt full upp till max tillåten vikt om du känner minsta osäkerhet om flygplanets prestanda. Ta som regel att alltid ha en marginal på 15-20% för att vara på den säkra sidan.

Beräknade start- och landningssträckor ska man ta med en nypa salt. Många faktorer påverkar de verkliga sträckorna. Bäst att ha som regel att alltid lägga på en rejäl marginal.

VÄDER & MILJÖ

Ha alltid en god marginal till den demonstrerade sidvindskomponent som flygplanets handbok anger om du inte har tränat och känner att du helt behärskar sidvindslandning och start med den aktuella maskinen. Bestäm dig för hur stark sidvinden får vara i ditt fall!

**Kopiera
gärna upp
det bifogade
checkliste-
bladet och
lägg på flyg-
klubben
med flera
ställen.**

Flyg bara till flygplatser med bana som har de där extra hundra metrarna för att du inte ska behöva sitta med hjärtat i halsgropen vid start och landning.

Skapa egna väderminima, med rejäla marginaler till vad bestämmelserna säger och som känns trygga och bekväma. Hur stora marginalerna ska vara är individuellt och beroende av aktuell flygerfarenhet och rutin. Det viktiga är att inte tumma på dessa marginaler.

PLANERINGEN

Vid nästan varje flygning kommer man iväg senare än man tänkt sig. Detta är ofta ett mycket allvarligt stressmoment, speciellt när man avtalat en tid på landningsplatsen, ska på ett viktigt möte eller liknande. Ta som regel att t.ex. alltid ha minst en timme i reserv.

En flygning i tjänsten innebär att man ofta tagit på sig ett ansvar för att transportera sig själv och andra, kanske till ett viktigt möte. Med detta följer att man som pilot känner ett krav från omgivningen att genomföra flygningen. Det blir svårt att säga nej och man tvingar sig själv till att kanske flyga under marginella förhållanden. Om du från början planerar för ett alternativt transportsätt, t.ex. bil eller tåg, blir ett beslut att stan- na på marken mycket lättare att ta.

Förbered passagerare och eventuellt mötande om vilka alternativ och åtgärder du planerat!

En väntande beställd hyrbil, ett bokad hotellrum eller andra arrangemang som inte kan bokas av och därmed kostar pengar kan bli till ett stressmoment om man känner att man måste vända eller avvika från ursprungsplanerna. Låt inte sådana faktorer styra dina beslut. Förbered alla på eventuella avvikelser från planerna.

Se till att du och dina passagerare har med pengar, kreditkort och annat som skulle kunna behövas för att göra en oplanerad övernattning någonstans eller fortsätta en resa med hyrbil eller tåg. Beslutet att säkert avbryta en flygning blir då mycket enklare att ta.

Låt denna enkla personliga checklista bli ett av dina viktigaste beslutunderlag vid varje planering av en längre flygning. Och glöm inte att använda den även på hemvägen!

Minneslista inför längre resa

Nedanstående "Minneslista inför längre resa" ska du ta som en hjälp till att komma ihåg att ta med dig prylar eller komma ihåg att förbereda dig innan du sätter dig i flygplanet. Tanken är att du kan bygga på eller dra ifrån för att göra dig en egen högst personlig lista på det du "måste" ha med dig.

En del poster är obligatoriska enligt BCL, annat kan du banta på. Så t.ex. behöver en VFR-pilot knappast instrumentflygkartor medan en I-pilot nog bör gardera sig med VFR-kartor. Checklistan tar inte upp sådana självklara saker som att databasen i GPS:en ska vara aktuell, att kartorna ska vara färska, flygplanet luftvärdigt och andra liknande saker. Allt gäller givetvis i tillämpliga delar som pass t.ex. vid flygning till land som kräver detta eller i närheten av sådant land. Körkort däremot bör du alltid ha med dig om du måste hyra bil. Checklistan tar inte upp sådant som lätt kan ordnas eller i värsta fall avstås från vid en oplanerad övernattnig, såsom tandborste och rena kalsonger.

Flygplanets checklista gäller förstås utöver detta.

FLYGPLANET (ALLTID)

- 🍏 Resedagbok (kolla gula/rosa sidor och nästa service)
- 🍏 Samlingspärm (luftvärdighetsbevis, radiotillstånd, försäkring)
- 🍏 Flyghandbok
- 🍏 Hållare för IAL-kartor
- 🍏 Headset
- 🍏 Roderlås
- 🍏 Spypåsar
- 🍏 Stoppklossar
- 🍏 Förankringsdon (jordspik, rep)
- 🍏 Pejlsticka till bränsle
- 🍏 ELT (armerad)
- 🍏 Fjällmålning (om det är aktuellt)
- 🍏 Dräneringsrör
- 🍏 Bränslestatus (beräknat ur resedagbok)
- 🍏 Bränslestatus (enligt bränslemätare)
- 🍏 Bränslestatus (pejlat)

FLYGPLANET (VID RESA)

- 🍏 Kapell för vindruta
- 🍏 Flytvästar åt alla
- 🍏 Livbåt
- 🍏 Nödutrustning BCL D 1.11
- 🍏 Bensincarnet
- 🍏 Olja + fylltratt + torktrasor
- 🍏 Plexiglasputsmedel + mjuka putstrasor
- 🍏 Kablar till yttre strömanslutning
- 🍏 Kablar till motorvärmare
- 🍏 Liten verktygslåda
- 🍏 Tejp och ståltråd
- 🍏 Nyckel

PILOTEN

- 🍏 Certifikat/behörighet
- 🍏 Medicinskt intyg
- 🍏 Foto-ID
- 🍏 Pass
- 🍏 Körkort, även internationellt
- 🍏 Medlemskort av olika slag
- 🍏 Flygdagbok
- 🍏 VFR-kartor (för route)
- 🍏 VFR-kartor (till alternativ)
- 🍏 IFR-routekartor
- 🍏 Flygplatskartor (destination)
- 🍏 Flygplatskartor (alternativ)
- 🍏 Svenska Flygfält (med konverteringstabell)
- 🍏 Frekvenstabell
- 🍏 Transportör
- 🍏 Linjal
- 🍏 Navskiva/navdosa
- 🍏 Färdplanblankett
- 🍏 Driftfärdplanblankett
- 🍏 Anteckningspapper
- 🍏 Pennor (som går på plastad karta)
- 🍏 Knäblock/skrivunderlägg
- 🍏 Gem
- 🍏 Ficklampa med reservbatterier
- 🍏 GPS med reservbatterier
- 🍏 Headset (personligt)
- 🍏 Glasögon

- 🍏 Reservglasögon
- 🍏 Solglasögon
- 🍏 Mössa med skärm
- 🍏 Mobiltelefon med laddare
- 🍏 Pengar
- 🍏 Utländsk valuta
- 🍏 Kreditkort
- 🍏 Telefonbok (anhöriga, klubben, briefing, mm)
- 🍏 Lexikon
- 🍏 Ev. medicin (för flera extra dagar)
- 🍏 Nikotinplåster
- 🍏 Vätska att dricka
- 🍏 Fukt
- 🍏 Mellanmål
- 🍏 Tuggummi (mot lock för öronen)
- 🍏 Filt (för baksätesspassagerare)
- 🍏 Pipinett/kisspåsar

"SISTA MINUTEN"-CHECK

- 🍏 Kollat väder
- 🍏 Checkat väder mot "personliga minima"
- 🍏 Kollat Notam och navigationsvarningar
- 🍏 Lämnat färdplan
- 🍏 Kollat bränslet - kan ha stulits
- 🍏 Klädd för årstiden och att "gå hem"

En av de svåraste uppgifterna du har som pilot är att besluta om att ställa in en flygning. Du har själv sett fram emot flygningen och omgivningen har förväntningar på dig. Ett beslut att ställa in flygningen ställer till problem och gör dig själv och dina passagerare besvikna.

Men vad vi får och inte får göra inom civilflyget är noga reglerat och vi har så många bestämmelser så det är väl bara att följa dem?

Jovisst, Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL, är ett alldeles förträffligt instrument för oss flygare att ha som underlag för våra beslut. Under hela vår utbildning och som utövare av den fascinerande verksamhet som flygning innebär, har vi lärt oss att följer vi bara BCL så är vi på den säkra sidan. Observera dock att BCL bara anger ramarna – du måste applicera ditt goda omdöme i varje enskilt fall.

H50P – en säker idé

Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998.

H50P är Luftfartsinspektionens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål.

GOD FLYGTUR!



Huvudförfattare: Rolf Björkman/KSAK.

Bilder och material via Allt om Hobby, SHK, Luftfartsinspektionen, KSAK, KSAB, SPAF, Segelflyget/Sakari Havbrandt m.fl.

Tryck: LFVTryck 2004

GOOD AIRMANSHIP

Sträva alltid efter att **uppträda professionellt**.

Även om vi inte har flyg till yrke måste vi uppträda på samma kloka och planerade sätt som yrkespiloterna och aldrig chansa. Det ansvaret har vi mot framför allt våra passagerare och anhöriga som litar på vårt kunnande och vårt goda omdöme.