

Skandinavisk

FLYG
HORISONT

Officiellt organ för
AOPA
SWEDEN

1
2010



AOPA-ordförande Lennart Persson:

Värdefullt med de ideella insatserna!

**Engelska IMC-ratingen i fara
Är Transportstyrelsen kompetent?**

Fl... i... för... AOPA WA

Bli medlem i AOPA-Sweden!

Om Du läser denna Flyghorisont och ännu inte är medlem, bli det! Dels gör Du Dig själv en tjänst, dels hjälper du AOPA i sina strävanden att förbättra allmänflygets villkor, både nationellt och internationellt. Oavsett om Du flyger UL, motorseglare, för rekreation eller som affärsflygare, är det AOPA genom IAOPA som för Din talan i de stora sammanhangen. Det finns fördelar också med ett medlemskap. I medlemsavgiften 740:- ingår, om Du är under 65 år, en förar försäkring. Under 20 är medlemsavgiften 400:-, över 65 450:-. Alla medlemmar får varje månad *AOPA Pilot*, amerikanska AOPA's värdefulla publikation med mängder av för en förare matnyttigt och stimulerande innehåll. Och numera *Flyghorisont*, medlemmarnas kvartalstidning och opinionsbildare. En viktig medlemsförmån är den fria tillgången till amerikanska AOPA's hemsida med kurser, haveriutredningar, tips, en ovärderlig kunskapskälla.

Anmäl Ditt önskemål om medlemskap antingen elektroniskt via
AOPA's hemsida, www.aopa.se,
eller skicka Dina uppgifter till
AOPA-Sweden, Bromma flygplats – Grind B
168 67 BROMMA
PlusGiro 35 10 05-4



AOPA crew card är ett internationellt medlemskort.
Ger rabatter, underlättar inpassering på flygplatser,
briefingrum etc.

Lär dig flyga helikopter

Utbildning till Helikopterpilot

Privat- och Trafikflygcertifikat
PPL-H och CPL-H

Du kan börja med en provlektion där du först får en genomgång i flygteori och sedan får flyga ut med en av våra erfarna flyglärare och under hans överinseende prova att spaka själv.

Vi säljer också presentkort på provlektioner för den som vill ge bort en oförglömlig present.

Om du vill ge bort en ännu finare present så är vi också återförsäljare för Robinson Helicopter Company.



Utbildningsorter: Stockholm • Göteborg • Västerås • Pajala

HELICOPTER ASSISTANCE AB

Tel. 08-98 70 00 www.helicopterassistance.com

Ta chansen

I år fyller svenskt flyg 100 år. Det är hundra år sedan vi fick vår förste svenska pilot, Carl Cederström. Det är 100 år sedan det första svenskbyggda planet visades upp och flög, "Gräshoppan" i Landskrona, byggt av Oscar Ask och Hjalmar Nyrop. Jubileet uppmärksammas på olika sätt under året. En arbetsgrupp under ledning av Stieg Ingvarsson, Nyköping, agerar inför olika arrangemang.

Här öppnar sig en möjlighet för oss att ta vara på den uppmärksamhet detta kan leda till. Vi behöver inte på dessa sidor påpeka det dystra faktum att flyg på många sätt inte är välkommet. Nedläggningen av Tullinge och Barkarby i rikets huvudstad är spektakulära exempel. Låt oss därför detta år skapa en möjlighet till positiva insatser för att öka förståelsen för flyg. Sverige har fina traditioner. Redan 1914 flög Enoch Thulin nonstop på 4 timmar och 28 minuter Malmö-Stockholm med bilder från Baltiska spelen till *Dagens Nyheter*. När Bromma öppnades 1936 var det med Europas första hårdgjorda banor. P O Herrström, Albin Ahrenberg och Kurt Björkqvall är namn som är starkt förknippade med civil svensk flygutveckling.

Vad ska vi då göra? Var och en som idag flyger – eller har flugit – bör sprida

information till sin omgivning om att detta med att flyga själv inte är något främmande. Visst, att flyga är definitivt fascinerande, men det är inte så verklighetsfrämmande som många tror idag trots de 100 åren. Det som skapar oförståelse för flyg har både politiska och mediala förklaringar. Sannolikt grundar sig detta på okunnighet. Ser

– uppfattningarna om flyg skapat bestämmelser och en avgiftsstruktur som är förödande för en positiv utveckling. Genom att anse att det nu gällande antalet flygplan och förare ska bära kostnaden för myndigheten får man orimliga konsekvenser för utövarna. Den enkla jämförelsen mellan körkort och certifikat – körkortet kostar 150 kronor per 10 år, certifikatet 650 *varje år* plus läkarundersökning – visar en egendomlig diskrepans. Antalet gällande privatflygcertifikat har redan sjunkit från 6000 till 4000 med tidigare negativa åtgärder som orsak. Höjs avgifter för att de färre ska dra lasset får vi en *circulus vitiosus*, en döds-spiral. Istället borde man göra alla beräkningar efter ett *större, tänkt* certifikat- och flygplanantal och sedan *sträva efter* att skapa denna större volym. Därefter skulle det bli lättare att få inkomster till myndigheten.

Det är inte för mycket sagt att den som väljer att flyga blir diskriminerad om jämförelse görs mellan båt och bil i dessa avseenden.

Alltså, du som flyger eller har flugit, ta chansen detta år att sprida budskapet att det är roligt, något samhällsnyttigt, inte något lyxigt, att flyga.

Torgil Rosenberg



man det så behövs en myckenhet pedagogik för att ändra attityder. Visst kan man hävda att det är "allvarligare" att lämna terra firma, men det är lika allvarligt att färdas på vägarna. Omdöme, ödmjukhet och respekt är lika viktigt i båda fallen. Här finns ingen skillnad.

Däremot har de rådande – felaktiga



AOPA-Sweden

Är en allmänflygets intresseorganisation.

Internationellt tillhörig

IAOPA, International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations

IAOPA, med medlemmar i dryg 60-talet länder, representerar allmänflyget i ICAO, den internationella luftfartsorganisationen, ett FN-organ.

AOPA-Sweden (tidigare SPAF) är en ideell organisation som verkar för sina medlemmar som är piloter och flygplanägare. AOPA formar, uttrycker och framför viktiga positioner för att främja allmänflygets ekonomi, säkerhet, användbarhet och popularitet. AOPA-S är den svenska delen av IAOPA som har fler än 470 000 medlemmar.



Flyghorisont

Utges av
AOPA-Sweden
Grind B,
168 67 Bromma Flygplats
08-29 50 00, Fax 08-29 52 65
www.aopa.se
info@aopa.se

Red. och ansvarig
utgivare:
Torgil Rosenberg
08-29 50 00,
0733-56 90 97
torgilsatelje@hot-
mail.com

Annonser
Bengt Eklund
08-708 00 87,
0705-16 20 22
bengt.eklund@
aopa.se

Lennart Persson, ordförande i AOPA-Sweden:

Tillgängligheten till de skattefinansierade flygplatserna en stor fråga

Lennart Persson är AOPA-ordförande sedan 2007' då han efterträdde Lars Hjelmberg. Något av en doldis kanske, men bakom kulisserna en drivande kraft. Styrelsemötena hålls i strama tyglar för att vara effektiva.

Ideell föreningsverksamhet har sina problem dag och de synes vara generella. Det är dock till förfång för de resultat som krävs av en organisation som ska påverka samhällsfunktioner, vara en intresseorganisation för ett kommunikationsmedel, för verksamhet som inom sig rymmer så vitt skilda intressen som teknik, rekreation, utbildning och tävlingsverksamhet. Därför fanns en gång i AOPAs tidigare historia tanken på en avlönad ombudsman, en tjänst som föreningen lyckades hålla en tid tack vare sponsring. Idag ses inga sådana möjligheter, men behovet finns.

– Vi måste vara ytterst tacksamma för de insatser som görs, säger Lennart. Jag förstår väl situationen för de yngre med arbete och familj. Själv var jag aktiv före officersexamen, både politiskt och inom idrotten. När så familjen kom till fanns inte tid utanför den, även

flygningen blev lidande. Först när barnen nådde tonåren kunde jag återuppta flygandet igen. Jag tycker mig se att vi inte är den enda föreningen som har svårigheter att locka yngre till förtroendeuppdrag eller arbetsområden. Det vi just nu helst skulle önska oss är någon med kompetens för medlemsvärning, gärna också någon med god stilistisk förmåga att författa skivelser på kort tid.

Trots allt har AOPA de senaste två åren utträttat mycket.

– Så lyckades vi till exempel få med oss myndigheterna och det tillsattes en utredningsman för situationen i Stockholmsområdet när de gällde flygplatsfrågan. Den resulterade Cederschiöldska utredningen är klarläggande och har stor betydelse för hur man ska se på allmänflyget, dess förutsättningar och betydelse för huvudstaden. (Se Flyghorisont 4/09.)

Tillgängligheten till de skattefinansierade flygplatserna i landet är en annan stor fråga som sysselsätter styrelsen. Det är ju dessvärre inte självklart att allmänflyget kan nyttja dessa

LFV-ägda och kommunala flygplatser. Flyghorisont har tidigare uppmärksammat orimliga landningskostnader när sådana flygplatser ska angöras utanför reguljärflygets tidtabeller.

Internationellt har AOPA-S stora uppgifter som remissinstans för propåer från europeiska luftfartsmyndigheten EASA.

– Här har vi intensivt samarbete med de andra ländernas AOPA-organisationer och internationella IAOPA. IAOPA strävar nu efter att kunna ha anställd person som bevakar vad som händer inom EU-parlamentet när det gäller allmänflyget. Två gånger om året träffas vi inom europeiska IAOPA för att dryfta kommande regelverk och olika nationella problem.

Om två år, 2012, fyller svenska AOPA, tidigare SPAF, 50 år. 1970, för 40 år sedan, var SPAF värd för IAOPAs tredje World Assembly, förlagt till Hälningborg, en stor framgång. Vad händer 2012?

– Det ser ut som om vi skulle kunna bli värd för World Assembly ännu en gång, berättar Lennart. Vi har märkt stöd för denna tanke hos våra europeiska kolleger. Det skulle kunna ge oss internationell och nationell uppmärksamhet som vi så väl behöver. Det gäller att hitta personer som är villiga att hålla i ett så stort arrangemang.

Beträffande medlemsantalet var SPAF ett tag Europas största AOPA-organisation med närmare 2000 medlemmar.

– Jag skulle önska mig att fler av pilotkåren, både de som flyger ultralätt och de kommersiella piloterna, i större utsträckning blev medlemmar. En rimlig siffra vore 30% av alla piloter vi har i landet inom de närmaste fem åren, säger Lennart.

Lennart, som har I-bevis, har flugit i 40 år och flyger numera en franskbyggd Cessna Cardinal RG årgång 1976, hangarerad vid Linta på Bromma.

Torgl Rosenberg (text och foto)



– Kanske kan vi fira svenska AOPAs 50 år med att ännu en gång vara värd för ett IAOPA World Assembly 2012.

Avslår lägre skatt på miljövänligt bränsle

Regeringen uppdrog 2009 åt Transportstyrelsen att utreda förutsättningarna för att införa en svensk miljöklass för blyfri flygbensin. (Se Flyghorisont 3/09!)

Transportstyrelsen har nu kommit med sitt svar till Regeringen och hanteringen av ärendet ställer den nyorganiserade luftfartsmyndigheten i tveksam dager.

I sin rapport avslår Transportstyrelsen förslaget med en särskild miljöklass för blyfri flygbensin. Detta innebär att transportmyndigheten anger att Regeringen *inte* ska påbörja en av många efterlängtda miljöklassning av flygbränslen. När vi fick skatt på flygbensin 2008 påfördes av misstag blyfri bensin skatt som om den vore högblyad eftersom miljöklassning för flygbränsle saknades.

Rapporten är naturligtvis en stor besvikelse för svenskt lätt flyg som i huvudsak använder det oblyade bränslet. Blyfri flygalkylatbensin har en skatt som ligger 2:46 kr/liter *högre* än för

skatten för *blyfri bensin till småbåtar*. Skälen till sitt ställningstagande som Transportstyrelsen anger skapar säkert en del höjda ögonbryn. Transportstyrelsen hävdar:

Det lätta flygets samhällsnytta är begränsad.

Lägre skatt på blyfri bensin kan innebära problem med tillgängligheten för blyad flygbensin eftersom vissa flygplatser därvid kan tänkas övergå till att enbart hålla blyfritt flygbränsle.

Piloter kan frestas att tanka ett billigare blyfritt bränsle med lägre skatt även om motorn kräver blyat bränsle.

Flygtidsuttaget kan öka vid ett lägre bränslepris vilket resulterar i mer buller och mer avgasutsläpp.

Dessutom angavs som skäl för avslaget

att billigare bränsle skulle öka flygandet med fler olyckor som följd!!

Till allt detta kommer att vi i Sverige sedan 30 år (!) tillbaka har världens renaste flygbensin vilket inte borde vara obekant för Transportstyrelsen i sin myndighetsutövning. Transportstyrelsens egen instruktion säger dessutom:

"Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem."

Lars Hjelmberg, som skapat sitt Hjelmco Oil och den rena bensinen, uttrycker det så här:

– Om inte flygbranschen genom sin fackmyndighet Transportstyrelsen aktivt stöds i sitt miljöarbete kommer det i slutändan inte att tillåtas finnas något flyg kvar. Därmed rycks även på sikt mattan undan för myndighetens egen avgiftsbaserade verksamhet.

Torgil Rosenberg



Kallelse till ÅRSMÖTE



Bromma flygplats, Lid-Airs lokaler 24 april kl 11.00

1. Fastställande av röstlängd
2. Godkännande av dagordning
3. Beslut om mötets behöriga utlysande
4. Val av mötesordförande och mötessekreterare
5. Val av 2 medlemmar, tillika rösträknare, att jämte mötesordförande justera dagens protokoll
6. Föredragning av styrelsens och revisorns berättelser samt beslut i frågan om ansvarsfrihet
7. Val av ordförande eller vice ordförande samt övriga ledamöter och suppleanter i styrelsen
8. Val av 2 revisorer, båda godkända, varav den ene som ersättare
9. Val av valkommitté
10. Fastställande av årsavgift och budget
11. Behandling av motioner från medlemmar och förslag från styrelsen
12. Övriga frågor

Sedvanliga årsmöteshandlingar kommer att finnas på vår hemsida (www.aopa.se)

Israel platsen för årets IAOPA World Assembly:

Flyga i Israel kräver precision

Inför IAOPAs World Assembly i Israel 6 - 11 juni bad Flyghorisont-red om en rapport från AOPA-medlemmen Mats Carlberg som besökte Israel i januari. Mot bakgrund av flygplatsnedläggningarna i Stockholm kan noteras att lilla Israel har 14 flygplatser för civilt bruk. AOPA Israel bildades 1976 och har ca 600 medlemmar. AOPA-Israel har också tidigare arrangerat WA, våren 1987. Under hösten det året startade den första intifadan.

Världens lägst belägna flygplats

Från resterna av Herodes gamla palats – byggt strax före år 0 – på toppen av klippfästningen Masada vid Döda Havet i Israel, betraktar jag Cessna 4X-CGI i landningsvarvet på Masada Airport, MZD (VOR 115,0) världens lägst belägna flygfält. Banan ligger 1 230 fot under havsytans nivå.

Vi vet alla att flygning kräver koncentration och uppmärksamhet, men israeliskt luftrum har sina särskilda krav. Luftrummet kontrolleras nämligen helt av IDF, de israeliska försvarsstyrkorna, och flygkartan är militär.

Att komma från exempelvis Cypern in i Israel kräver antingen IFR-färdplan eller en copilot med israeliskt flygcertifikat. Att validera ett utländskt certifikat tar ca 4 månader (!) och kräver godkända skriftliga prov. Att hyra och flyga israeliska flygplan förutsätter ett israeliskt certifikat.

Landets begränsade yta – ca 30000 km², som Småland ungefär – i kombination med att ha grannländer som Egypten, Jordanien och Libanon, krä-

ver precision. Chefen för Israels motsvarighet till Transportstyrelsen, en fd general i flygvapnet med erfarenhet från Oktoberkriget (1973) i bl a Skyhawk och Mirage, brukar säga: "Small aircraft bother us". Stora delar av flygkartan är rödmarkerade restriktionsområden.

Myndigheterna ställde upp

14 flygplatser från Kiryat Shemona i norr vid gränsen mot Libanon till Eilat i söder får användas civilt. Flygplatserna förbinds med gröna kurslinjer som följs av både det militära och civila flyget. Det finns också blå linjer på kartan, men dessa är uteslutande till för militärt bruk.

Jag träffar Shlomo Zelkine. Han utbildar privatflygare men är också pilot i linjetrafik. Han flyger allt från Cessna till turboprop, helikopter, sjö, segel – inte bara i Israel utan också i Afrika och USA.

– Vid ett tillfälle blev flygplatsen här "Masada International" för några år sedan, berättar Shlomo. Drygt tjugo flygplan från Europa startade härifrån och landade i Amman. Men jag fick som israel vackert först flyga till Tel Aviv för att stämpla ut och fortsätta till Amman.

Bakgrunden var denna: Drygt 20 europeiska flygplan på utflykt till östra Medelhavet kom från Turkiet till Haifa i Israel. De fortsatte till Masada och kunde starta härifrån till Amman

Med 4X-CGI, en Cessna 172, kan man ta ett flygcertifikat vid Döda Havet. Till vänster instruktören Shlomo Zelkine med rapportören Mats Carlberg. Foto: Mats Carlberg

därför att myndigheterna under en dag ställde upp med tull- och passkontroll på Masadafältet. Från Amman flög de vidare till Petra och Akaba. Några fortsatte till Egypten.

Ett gammalt fält som återuppstått

Flygstråket vid Masada byggdes för 50 år sedan. Det nyttjades ganska flitigt i några år av turister till Masada. När sedan nya vägar byggdes förkortades restiden på marken från Jerusalem och hit från en hel dag (eller mera) till någon timme. Fältet förföll men restaurerades för några år sedan.

Flygplatsen sköts sedan år 2006 av entreprenören Haviv Matzliach. Han tvingades lämna Atarot ("Jerusalems Bromma") när detta fält stängdes efter beskjutning under den s k andra intifadan (det palestinska upproret) år 2000. Haviv kan erbjuda inte bara övernattnings i ett luftkonditionerat beduintält utan också certifikatutbildning, fallskärmsutbildning och hoppning.

För några år sedan asfalterades fältet i samband med en internationell tävling för radiostyrda modellflygplan. Banan (01/19, 1 300 m lång och 30 m bred) tar utan problem emot mindre jetflygplan.

Historia och kultur

I samband med IAOPAs världskongress i Israel i juni 2010 lär trafiken på Masada bli intensiv. Planerna är bl a att Israeloperan uppför Verdis Nabucco. Scenen återfinns på klippans västsida, känt historiskt område. 15 000 romerska soldater under generalen Flavius Silva år 70 e. Kr. började där bygga den ramp som tre år senare ledde till den judiska fästningens fall. Masadas 936 försvarare valde kollektivt självmord framför fångenskap och slaveri.

Mats Carlberg
AOPA Sweden 1958

I AOPA Pilot (november 2009) finns en utförlig artikel under rubriken "The Lowest Airfield on Earth".



Flygplatser i Stockholm

AOPA:s mångåriga informationskampanj och politiska påtryckningar ledde våren 2008 till att Carl Cederschiöld fick uppdraget att skapa lösningar för allmänflygets flygplatsbehov i Stockholm. Uppdraget presenterades i form av en rapport till Kommunförbundet Stockholms län (KSL) i höstas. Det konkreta resultatet nådde dock inte upp till förväntningarna. Rapporten anvisar ingen mark för flygplatser och finansieringen antyds bara som en fördelning av investeringskostnaden mellan alla kommuner i länet. Intäkterna anses i första hand utgöras av landningsavgifter. Resultatet blev inte någon ny flygplats men nu finns trots allt en bred insikt i att bristen på flygplatskapacitet är ett problem för Stockholm och då särskilt för näringslivet. AOPA har parallellt och tillsammans med utredningen

och Barkarby flygklubb besökt och diskuterat flygplatslokalisering med flera kommuner. Vi har diskuterat konkreta förslag på lokalisering med Transportstyrelsen, Länsstyrelsen, Landstinget och åtta av länets kommuner. Några politiska partier i kommunerna är relativt positiva, men den överväldigande majoriteten är övertygade om att stödja en ny flygplats i kommunen är lika med politiskt självmord.

AOPA gjorde också en sista vädjan i ett möte med Järfälla kommun angående Barkarby flygplats. Kommunalrådet, kommundirektören, exploateringschefen och kommunjuristen deltog, men avvisade allt ansvar för allmänflygets situation i Stockholm. Man avvisade också alla möjligheter att hålla öppet för minimal trafik eller ens låta hangarerna stå kvar tills ägarna har nå-

gonstans att flytta. I NOTAM står det nu:

ESKB/STOCKHOLM/BARKARBY
PPR ON +46(0)707 17 37 44. PERMISSION WILL BE
GRANTED RESTRICTIVLY.

22JAN10 1310 - PERM (ES/I/C0068/10)

AOPA fortsätter arbetet på att skapa ny flygplatskapacitet i Stockholm. Vi har haft två möten med KSL och planerar ett antal olika aktiviteter/åtgärder för att nå målet. Våra legitima krav, som piloter, men inte minst som medborgare, måste vara att det politiska systemet inte får resignera inför konkreta och nödvändiga behov så snart man får billiga politiska poäng på att vara emot. Vi accepterar inte att nejsägare och lättviktiga och okunniga protester ges vetorätt i viktiga frågor.

Torgny Bramberg

AOPA Air Safety Foundation:

Globalt hangarsnack i datorn

En av de väsentliga medlemsförmånerna för AOPA-Swedens medlemmar är tillgången till AOPA Air Safety Foundations hemsida. Här finns det mesta av erfarenheter att tillgå med ett klick.

Något av det mest givande när det gäller flygsäkerhet har i alla tider varit det som kallas hangarsnack. Förare berättar vad de har varit med om och andra behöver inte göra om misstagen. I dag kanske det föreligger ett problem här. Förare är spridda och träffas inte längre så intimt som i flygets barndom. Hangarsnacket finns inte. Men, istället har vi numera med teknikens hjälp en helt annorlunda och än mer omfattande resurs att tillgå, internet.

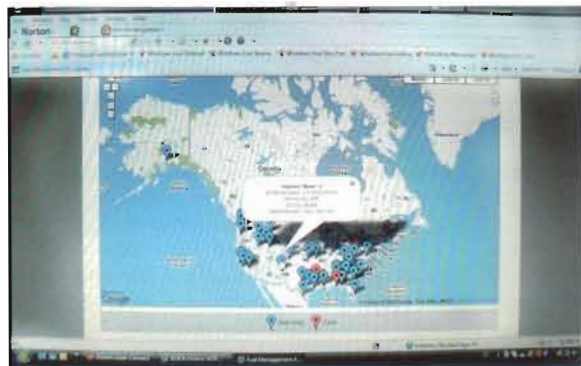
Som medlem i AOPA-S får man tillgång till AOPA-US' hemsida och där finns Air Safety Foundations hela arsenal av haveriutredningar, kurser,

tips. Det är bara att bläddra sig fram. Vad som verkligen imponerar är rekonstruktioner av haverier. Med hjälp av flygsimulatorprogram, aktuell radiotrafik från NTSB (National Transportation Safety Board), och haveriutredning skapas en verklighetstrogen uppspelning av haveriförloppet och vad som föregick ett tragiskt slut på en flygning. Ibland, som på bildsviten härintill, råkar en videokamera vara på och dokumenterar händelsen.

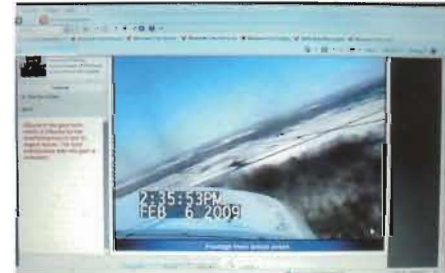
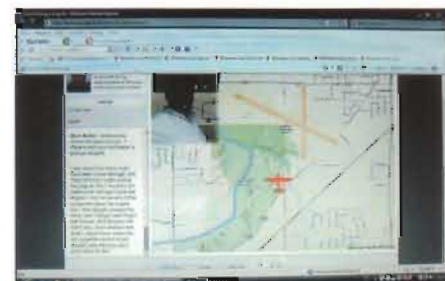
En exempel på annan typ av sammanställning är statistik över haverier på grund av "soppatorsk". Över hel USA-kartan kan iaktas oljedroppar, varje droppe representerar ett haveri. Klickar man på droppen dyker fakta upp, flygplanstyp, plats, oskadade eller omkomna ombord.

Här går inte att berätta om allt man kan få fram på hemsidan. Gå på upptäcktsfärd i datorn och tag lärdom inför kommande flygningar. Här finns det globala hangarsnacket...

Torgil Rosenberg



Så här åskådliggörs haverier orsakade av bränslebrist. Varje "droppe" ett haveri.



Här det en Mooney som fått motorproblem i starten. En videokamera har registrerat förloppet. Air Safety Foundation har regisserat och lagt in en kartbild. Trots att föraren egentligen gjorde fel, d v s vände tillbaka istället för att fortsätta rakt fram, lyckades han komma ner på banan.

Till men för flygsäkerheten:

Engelska IMC-ratingen hotas

Den engelska IMC-ratingen är något som existerat i 40 år. Den har ökat flygsäkerheten väsentligt. Trots det hotar europasamarbetet den att försvinna, och ändå är detta något som istället skulle spridas inom EU som ett flygsäkerhetshöjande tillägg till PPL.

Just nu leder AOPA-U.K. ett intensivt arbete för att rädda den engelska IMC-ratingen. Från och med 2012 ska Europa ha enhetligt certifikat – inga nationella certifikat – och detta hotar den engelska IMC-ratingen. Den nekas giltighet om inte alla medlemsländerna accepterar den. Tidigare har en speciell Mountain flying rating på förslag av Schweiz godkänts även av länder utan berg. Även mörkerbevis har accepterats.

Det är en allvarlig situation i högsta grad. En av de olyckstyper som oftast leder till dödlig utgång och ofta med flera inblandade är att föraren inte klarar av att hålla planet på rätt köl när de yttre referenserna försvinner. Under rubriken *Moln – ett naturligt tillstånd i atmosfären* behandlades ämnet i Flyghorisont nr 7 1979 och i texten ifrågasattes om lärare och myndigheter omfattade attityden att det är bättre att övergå till instrumentflygning än att fortsätta under moln (med stor risk



Ron Campbell, AOPA-U.K., skapade den engelska IMC-ratingen för 40 år sedan.
Foto Torgil Rosenberg

för kollision med mark eller föremål). 1979 hade det redan gått 10 år efter att AOPA, dåvarande SPAF, hade lyckats få in "instrumentflygkännedom" i kraven för privatflygcertifikatet. SPAF hade föregått detta med att själv arrangera s k 360°-kurser just av omtanke om lösning på ett allvarligt problem, dåligt-väder-olyckorna.

1967 skapade engelska AOPA-profilen Ron Campbell – flög Mosquito under kriget – den IMC-rating som nu hotas 40 år senare. Under dessa 40 år har 25 000 förvärvat ratingen och endast en IMCR-pilot har under IMC-förhållanden omkommit. Ron Campbell ansåg att det var för stort steg mellan VFR och instrumentbevis. Det behövdes något däremellan.

Det ser ut som om den engelska IMC-ratingen är just det vi behöver för att undvika olyckor av typen John F Kennedy Jr's utanför New York, för att bara ta ett exempel, ett exempel som sannolikt skadat privatflygets renommé. IMCR går längre än vår instrumentflygkännedom. Som George Done, ordförande i AOPA-U.K., framhåller:

– De flesta IMCR-piloter som jag talat med, och det är även med instruktörer, instämmer i att den träning som ratingen innebär, trots att den inte är lika omfattande som för I-bevis, förbättrar flygkunnandet, speciellt inom områden som bättre kurshållning, pre-

AOPA-U.K. ägnar 11 sidor åt IMC-ratingen i *General Aviation*, medlemsorganet.



cisare höjdhållning, bättre situationsmedvetenhet, bättre väderbedömning, allt som allt större strategiska valmöjligheter i oväntade situationer, som till exempel en väderförsämring.

Under de 40 åren har IMCR behandlats ett 20-tal gånger inom ICAO och har alltid framhållits som stor förbättring av PPL.

AOPA-U.K. ser så allvarligt på situationen för deras IMCR att man för ovanlighets skull uppmanar medlemmarna att påverka sina MP, members of parliament. AOPA-U.K. har fullt stöd av IAOPA-Europa och ländernas AOPA-organisationer. I vissa länder tillåts VFR-piloter flyga "on top" utan instrumentutbildning, vilket är förvånande.

Kanske behövs nu en kraftfull insats för att påverka medlemsländerna inom EU och EASA. Ironiskt nog förefaller det som om EASA själv inte vill döda IMCR, enligt dess representant Eric Sivel. Problemet är medlemsländerna och att nationella "undantag" inte kan kopplas till cert efter 2012. Egendomligt är också att flygsportens organisation, Europe Air Sports, inte är positiv till IMCR. Martin Robinson, IAOPA-Europe senior vice president, berättar att han vid ett möte med två representanter för EAS, David Roberts och Jim Thorpe trots flera timmars diskussion inte kom vidare. Vad säger KSAK?

Till slut, kanske det är dags att våga påståendet att det är lika viktigt att kunna hålla flygplanet på rätt köl när yttre referenser saknas som att kunna landa? Dags för nytänkande?

Torgil Rosenberg

Så här sammanfattar AOPA-U.K. situationen:

EASA vill inte förbjuda IMC-ratingen. Organisationen har arbetat för ett europeiskt konsensus, men några av länder är inte överens.

IMC-ratingen är en av de viktigaste faktorerna som bidragit till Englands säkerhetsstatistik, bättre än i andra europeiska länder.

Den är utformad för att rädda lågtidsförare från följderna av att råka ut för dåligt väder, ett problem som anses större i England tack vare det maritima klimatet.

Avskaffandet av IMC-ratingen är en oavsiktlig konsekvens av en administrativ förändring. Det handlar inte om säkerhetsstandard – tvärt om. Det beror på byråkratiska formalia och kräver politiska lösningar.

CAA, engelska luftfartsmyndigheten, har handlagt IMC-ratingen i

40 år, den har granskats 20 gånger av ICAO och som aldrig haft några invändningar.

Det finns inga godtagbara antydningar att den skulle vara osäker, tvärtom, det finns mängder av indikationer att ratingen skapar bättre piloter och har räddat liv.

IMC-ratingen stöds av varje större flygorganisation i England, från trafikflygarnas BALPA till allmänflygets säkerhetsråd, General Aviation Safety Council, och Guild of Air Pilots and Air Navigators.

Även om EASA fortfarande diskuterar ratingen kan den inte antagas med mindre än att alla 27 länderna antar den. En administrativ försummelse hindrar för närvarande England att erbjuda ratingen för engelska piloter inom engelsk territorium. På något sätt måste detta korrigeras och det kan bara ske den politiska vägen.

Full klaff är utgångsläget

Genom åren har det hänt förvånansvärt många tillbud/haverier när landningar skett på senare delen av landningsbanan. Dels rör det sig om fel uppläggning av landningsproceduren, men bidragande kan också vara att man inte använder full klaff utan nöjer sig med halv.

Att landa ett flygplan avslutar av naturliga skäl en flygning. Man kan då tycka att en landning tillhör den mest naturliga, kanske den mest väsentliga delen av en flygning. Och ändå....

Jag hade anledning att för någon tid sedan sitta och läsa tidningar på en av våra mer trafikerade allmänflygplatser. Vackert väder men kanske litet byigt vind, något snett i banan. Landningarna som jag då kunde bevittna skedde på mycket olika sätt. En landning hade nog gått illa om det inte hade varit med den förlåtande Cessna 172.

I ett TV-program för något år sedan om en känd flygskola med hög dignitet kunde man iakttaga ett märkligt fenomen. Eleverna lärde sig uppenbarligen att landa noshjulsflygplan på alla tre hjulen samtidigt istället för att sättning sker på huvudhjulen. En följd av detta visade sig senare i programmet. En elev fick vid sin första EK-landning studs och blev luftburen varefter ny kontakt med marken i lågt nosläge. Nästa elev – också första EK – kom också in med låg nos men lyckades stanna kvar på banan.

Här skulle texten kunna fortsättas med skildringar av olika erfarenheter vid uppläggning av landningsmomentet hos både nyligen skolade och mer erfarna förare.

När hjulen får kontakt med marken ska flygplanet ha slutat flyga. Det innebär att markkontakten sker med så låg fart som möjligt. Det råder emellertid på många håll en föreställning om att när det blåser och kanske är byigt – vi talar denna gång enbart om vinden i banans riktning – ska man ha halv klaff. Vid en kurs 1969 i Atlantic City för svenska flyglärare – arrangerad av SPAF och AOPA-U.S. – togs frågan upp med en specialist från FAA, amerikanska luftfartsmyndigheten. Ska man ha halv eller full klaff vid landning? Vederbörande – James "Pete" Campbell – berättade då följande historia:

En flygskola var bekymrad över att man hade så många landningsincidenter/haverier och kallade på Campbell för ett föreläsning. Det inledades att

flygskolan använde som princip halv klaff vid landningarna. Efter att ha infört full klaff istället upphörde problemen.

Man talar ibland om sämre skevrodereffekt med full klaff. Det kan vara möjligt på vissa typer i det lägsta fartområdet. Men det problemet borde inte existera förrän huvudhjulen finns på banan efter sättning. Vid blåst och kytt kan man gott hålla högre fart på finalen eftersom uppbromsningen vid gasavdraget sker ganska fort med full klaff. Med högre fartmarginal på finalen har man god kontroll. Dessutom ska man vara beredd på att vindkomponenten – "motvinden" – kan minska under trettio meters höjd vilket plötsligt kan sänka den relativa farten. Fartmarginalen minskar.

Alltså: Ta reda på de för flygplantypen lämpliga farterna på medvindslinje, på baslinje – gärna halv klaff redan här – och en lämplig fart och effektuttag på finalen med full klaff. Lagg upp alla landningar likadant. En stabil final innebär att man serverar sig banan under hjulen. Gasavdrag straxt före tröskeln och utflytning med kontinuerligt höjande av nosen till dess sättning

på huvudhjulen sker. Alltid detsamma oavsett om det är en 600 eller 2000 meter lång bana som används.

En av våra mer kända förare/instruktörer framhåller följande:

På finalen håller man farten med nosläget och höjden (glidbanan) med gasen.

Vidare:

Det klassiska scenariot när piloter kommer till korta fält är att de gör för små varv om de är vana vid synintrycken från en lång och bred bana. Det resulterar i att de kommer för högt på finalen, sänker nosen, farten går upp, kommer in över banan med för hög fart och försöker "trycka fast planet mot marken" vilket är absolut olämpligt. Ligger man för högt på finalen ska man istället dra av gasen och följa efter med nosläget för att hålla rätt fart. Ligger man så högt att inte ens tomgång räcker för att komma ner finns bara en sak att göra, dra på och "gå om".

Landningen får inte vara en "överraskning".

Torgil Rosenberg, text
Åke Åstrand, foto



Så har AOPAs försäkringsavtal kommit igång!

Det avtal som tecknats mellan AOPA Sweden och QBE Nordic Aviation Insurance hoppas vi ska bli ett riktigt win win avtal. Går det bra som avsett kommer alla parter att tjäna på avtalet. Förutsättningarna är tre

- AOPA-medlemmarna upptäcker möjligheten att få bättre och förhoppningsvis billigare försäkringar hos QBE i Sverige och flyger med få och små skador
- QBE tecknar ett par hundra försäkringar på AOPA-medlemmarnas flygplan
- QBE får ett bra skaderesultat och betalar inom ett år en vinstandel till AOPAs flygsäkerhetsarbete

Försäkringar är i regel avtalade årsvis varför det kommer att ta hela 2010 innan alla AOPA-medlemmar ens har möjlighet att reagera och begära en

offert. Vi har gjort det lite enklare genom att mekanisera offertförandet så att man kan gå in på antingen www.qbenai.com eller www.universallife.se och klicka på flygförsäkringar/offert och där ange namn adress och alla uppgifter om flygplan, användning och pilotkvalifikationer. Uppgift om förfallodag bör också lämnas. Detta nämns bara som en möjlighet, jag tror att alla AOPA-medlemmar föredrar en personlig kontakt med mig för att diskutera hur försäkringen ska utformas. Jag kan också gärna planera in besök till de som befinner sig i mälardregionen i första hand. Avtalet fungerar också som promotor för AOPA-medlemskap. Ett flertal nya försäkringstagare har tecknat medlemskap när det fick klart för sig att detta gav 5% rabatt på hela försäkringspremien.

Försäkringsavtalet har redan uppmärk-

sammats av många medlemmar som bett om provoffert. Resultaten av dessa har varit varierande. I flertalet fall har försäkring tecknats i QBE och i några få fall har nuvarande försäkring varit billigare. QBES tariffstruktur tar fasta på pilotkvalifikationer och flygtimmar. Det är förmånligare att vara färre piloter än fler. Kommersiellt flyg av alla slag, firmaflyg och rena veteraner kan vi i regel ge intressanta offerter på.

För att återknyta till sista punkten ovan om vinstandel är ju tanken att om försäkringsavtalet med QBE får stor uppslutning bland AOPAs alla medlemmar och skaderesultatet blir positivt kommer en del av vinsten att överföras till AOPAs säkerhetsarbete på årsbasis. Föreningens intresse för QBE avtalet är stort och man har i dagarna skickat ut en speciell flyer till alla medlemmar som påminnelse. Detta är en möjlig-



Andersson Aircraft AB

Nyköping

Tel: +46 155 267488 Fax: 267490

E-mail: info@anderssonaircraft.com

NEW picture Piper Navajo!

Piper Navajo 310C	1980
Piper Seneca V	1999
Piper Malibu Mirage	2000
Piper Arrow III	1978
Piper Cadet	1989
Piper Warrior	1982
Piper Warrior	1974
Piper Cherokee Six-260	1966
Piper Cherokee 180 G	1972
Piper Cherokee 180B	1966
Piper Cherokee 140	1970
Cessna U206/Pee Kay Fl.	1965
Cessna TU206D Amph.	1969
Cessna A185/Floats/wheel	1977
Cessna 182M	1968
Cessna F172N	1978
Cessna 172M Floats/wheel	1975
Cessna 175A	1960
Cessna 150E	1964
Socata TB10 Tobago	1985
Glasair II FT	1994
Robin R2160 Aerobat	1994
MS Ralley 180T	1966
Enstrom 280C HELIC.	1978

För bilder, pris och specifikationer se:

www.anderssonaircraft.com

Kalender

April

24 AOPA-Sweden Årsmöte, Bromma

Maj

5 Flyg med Framtid, Linköping

4-6 10th European Business Aviation Convention & Exhib. Genève
www.ebace.aero

28-30 Aero Expo Europe 2010, Pribram, Prag
www.expo.aero

29-30 Fly-In, Göteborg City Airport
www.goteborgflyin.se

Juni

4-6 Eur-Avia 2010. 3. Cannes Int. GA Exhib., Mandelieu, Cannes
www.eur-avia.com

5-6 EAA fly-in, Norrköping
www.eaaflyin.se

6-11 **IAOPA World Assembly**
Tel Aviv
www.iaopa2010.com

8-12 ILA 2010 100-årsjubileum
Berlin-Schönefeld
www.ila-berlin.com

12 Nyinviqning av Flygvapenmuseet
Linköping-Malmen

13 Flygdag – Malmen

10-13 43. Int. KZ Rally, Stauning, Danmark
www.kzclub.dk

Juli

17-18 Wheels and Wings, Varberg

Augusti

13-15 Kräftstjartsvängen/Siljansnäs (Siljansnäs Flygklubb)

14-15 Motorflygets dag (klubbaktiviteter över hela landet)

21-22 Flygdag – Gärdet, Stockholm

28-29 Flygdag – Säve, Göteborg

Oktober

18-19 Flygteknik 2010 - Stockholm

November

10 Flyghistoriskt seminarium - Stockholm

Returadress:

AOPA-Sweden Bromma flygplats - Grind B
168 67 BROMMA

PRÄSTHAGSVÄGEN 25 B
196 30 KUMSÅNGEN

16-19 TRANS

"IT SOAKS INTO METAL"

"After over half a million hours in the air using Avblend... our planes stay in the air longer and work better while they're up there."

*Herman Krunfus,
Manager Powerplant Maintenance, American Flyers*



Use AVBLEND in New, Rebuilt, and Used Engines.

AVBLEND® Helps...

- Prevent Carbon and Varnish Build-up
- Eliminate Damaging Dry Starts
- Restore Peak Combustion Performance
- Prevent Rust & Corrosion
- Increase Fuel Efficiency
- Reduce Premature Wear



Ja tack, jag vill ha mer information om Avblend.

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____

Postadress: _____

HJELMCO OIL AB • Runskogsvägen 4B • 192 48 Sollentuna, Sverige

© Oil Chem Research 2001

HJELMCO OIL AB

Runskogsvägen 4B • 192 48 Sollentuna, Sverige



het för medlemmarna att göra något för AOPA Sweden. Föreningens in-
täktskällor är begränsade och pengar
behövs till denna aktiva och fram-
gångsrika förening i dess kamp för all-
mänflygets villkor på många fronter.

Några ord om QBE, ett försäkringsbo-
lag som många inte känner till. Man
måste kanske åka till London eller
Sidney för att inse att detta är ett av de
största och lönsammaste försäkringsfö-
retagen i världen. Detta gäller också ef-
ter finanskrisen! Universal Life AB är
sedan 2005 registrerat försäkringsställe
för QBEs flygförsäkringar som teck-
nas via ett av QBE helägt syndikat vid
Lloyds, Nr 5555, som bara arbetar med
flygförsäkringar inklusive Verkstads-
ansvarsförsäkringar och ansvarsför-
säkringar för flygfältsoperatörer/ägare.
Skadereglering sköts av Gab Robins
genom tre skadereglerare, två i Dan-
mark och en i Norge. Skadereglerarna
leds av Finn Rasmussen som tidigare

var ägare till Scan Aviation och är en
välkänd person i nordiska flygkretsar.
Sedan 2009 innefattar QBEs flygför-
säkringsvillkor också Rättsskydds-
försäkring och Psykologhjälp efter en
skada.

Jag kan bara ge alla AOPA medlemmar
rådet att pröva QBEs försäkringspaket.
Det kan bli till glädje för alla inblan-
dade.

Stig Aggevall
VD Universal Life AB registrerat för-
säljningsställe för QBE Nordic Avia-
tion A/S och syndikat 5555 at Lloyds
Box 5148, 102 43 Stockholm
Telefon +46 8 597 999 01
Mobil +467 70 645 02 52
Mail stig.aggevall@universallife.se



Tyskt besök: AOPA-Germany besöker Visby

20-23 maj är Visby målet för en
Fly-Out som AOPA-Germany
inbjuder sina medlemmar till.
I inbjudan påpekas att Hansasta-
den Visby med sina byggnader och
ringmur tillhör världskulturarvet.

Trevligt att få besök från annan
AOPA-organisation. Varför inte ta
tillfället i akt och flyga till Visby
och utbyta erfarenheter?

För kontakt:
E-mail info@aopa.de
www.aopa.de

Glöm inte medlemsförmånen:
10% på AVIS priser och med andra
erbjudanden.



Försäkringsexperter som förstår dig

Överblick och säkerhet kommer inte automatiskt – det krävs
erfarenhet. QBE har funnits i 120 år och är nu ett av världens
25 största försäkringsbolag med verksamhet i 45 länder.
– detta är våra kunders garanti för säkra produkter.

Som specialister på alla former av flygförsäkring kan vi
tillsammans med dig finna en attraktiv lösning för dina
speciella försäkringsbehov.

Kontakta QBE - din starka partner!



Stig Aggevall (Agent för QBENAI)
Telefon: +46 85 97 99 901 Telefax: +46 85 97 99 960
Mobil: +46 70 64 50 252 E-mail: stig.aggevall@universallife.se
Universal Life AB är registrerat försäljningsställe för QBENAI i Sverige.

www.qbenai.com

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Tel: +45 33 45 03 00 • E-mail: info@qbenai.com

Susette Reuss, Underwriter