



## Convention och fly-around Scandinavia

Tiden går fort och det är hög tid att anmäla sig till både convention i Malmö-Köpenhamn och till vårt Fly-around som går omedelbart efter Convention. Den 22 mars hade 13704 rotarianer registrerat sig för Convention, målsättningen är 20000 besökande. Men arrangörerna frågar var värdfolket finns. Endast 937 anmälda från Danmark, 635 från Sverige, 151 från Norge och 126 från Finland. Från USA fanns 4458 anmälda och från Japan 882 rotarianer.

Till vårt fly-around är det också förhållande vis få anmälda, men gör det nu, för snart är det försent.

Convention äger rum 11-14 juni och minst ett convention måste man som rotarian besöka, så varför inte göra det när det är på hemmaplan.

Redan söndag kväll den 11 juni äger vår IFFR-middag rum på SAS Royal Hotel i Köpenhamn. Anmälan görs på samma blankett som till Fly-around.

På måndag förmiddag den 12 juni håller IFFR (internationella IFFR) sitt årsmöte. Till detta har endast de som är anmälda till convention tillträde.

Tisdag den 13 juni finns möjlighet att flyga med en DC-3 som tillhör DC-3 Vennerne (Danish Dakota Friends). Flygningen utgår från Roskilde Airport.

Torsdag morgon den 15 juni är det samling på Roskilde Airport för vårt Fly-Around. Första etappen går till Västervik och här blir det bland annat en tur med ett gammalt veteranståg på en smalspårig järnväg som byggdes 1879.



På fredag morgon den 16 juni fortsätter vi till Barkarby flygplats i Stockholm. Efter lunch besöker vi Wasamuseet och framåt kvällen åker vi med Silja Line till Helsingfors. Nästa morgon anländer vi till Finlands huvudstad och under dagen blir det en fantastisk rundtur i staden med guide. På kvällen åker vi tillbaka till Stockholm med Silja Line och ombord blir åter en festlig kväll.

Vid ankomst till Stockholm söndag morgon bjuds vi på en sightseeing innan det blir lunch på Barkarby flygfält och avresa till Fagernes i Norge, där vi får uppleva de norska fjällen.

Måndag eftermiddag flyger vi sista sträckan från Fagernes till Skive på Nord-Jylland och tisdag upplever vi Skagen. Scandinavian Section håller årsmötet på tisdag den 21 juni innan det är dags att säga farväl till varandra.

Sven-Erik Jönsson



Ovan en bild från Skagen, när jag och Mariann var där senast, 1996. Här möts Nordsjön och Kattegatt.

Till vänster: Föreningen som driver veteranjärnvägen i Västervik har både ånglok och rälsbuss samt ett större antal person- och godsvagnar. Man kör efter tidtabell på sommaren.

Anmälningsblankett för IFFR-aktiviteter i samband med convention bifogas. Sista anmälningsdag för Fly-around är förlängd till den 30 april 2006.

# Scandinavian IFFR

Informationsskrift för medlemmar i den Skandinaviska Sektionen av International Fellowship of Flying Rotarians.

## Redaktion:

**Koordinerande editor:** Sven-Erik Jönsson  
Stenhuggarevägen 36B,  
SE-310 42 HAVERDAL  
tfn bost. +46 35 51498  
tfn arb. +46 35 149000  
telefax arb +46 35 35791  
e-mail: [se.jonsson@telia.com](mailto:se.jonsson@telia.com)

**Editor Finland:** Bengt Hellsten  
Mariegatan 13B, FIN-22100 Mariehamn  
Tfn +358 18 12961  
040 738 6897  
e-mail: [bihellsten@aland.net](mailto:bihellsten@aland.net)

**Editor Norge:** Per Staff  
Bolgebakken 11, NO-6507 Kristiansund  
tfn bost. +47 7167-5384  
tfn arb. +47 7167-5384  
telefax: +47 7167-6902  
e-mail: [per.staff@c2i.net](mailto:per.staff@c2i.net)

**Scandinavian IFFR** avses utkomma 2-4 gånger per år.

## Scandinavian Section of IFFR

### Styrelse och funktionärer 2005/2006

Chairman	Bo Johnsson
Secretary	Sven-Erik Jönsson
Treasurer	Øyvind Krokeide
Editor	Sven-Erik Jönsson
Arkivarie	N.A Bergquist
Section Activity Leader	Svend Andersen
Country Leaders	DK Svend Andersen
	FIN Gustav Rosenlew
	NO Rolf Mikkelsen
	SE Elisabeth Zander
Revisor	Arnulv Lemme
Valberedning	Audun Johnsen, Bo Johnsson och Gustav Rosenlew

Årsavgift IFFR år 2006 350,- SEK

Postgiro konto: Sverige: 4038407-5  
Danmark: DKK 300,-  
Norge: Konto NO30 7177 0554 998  
Bankens BIC: DNBANOKKXXX (IFFR Norge)  
v/Øyvind Krokeide. NOK 350,-  
Finland: IFFR konto Nordea Bank,  
konto 200518-44447 EUR 40,-

## Kalender

**May 6-14, 2006:** French Section, "Tour de France"

**May 19-21, 2006:** German Section, Saarbrücken

**Maj 20-21, 2006:** Scandinavian Section, Fly-In ESOW. Official airshow. See more at [www.iffr.net](http://www.iffr.net)

**Maj 20-21, 2006:** AOPA Norway arrangerar fly-in till Mariehamn, Åland.

**June 11-14, 2006:** Convention in Malmö/Copenhagen.

**June 15-21, 2006:** Fly-around Scandinavia. Dep from Copenhagen/Roskilde EKRK. See more at [www.iffr.net](http://www.iffr.net)

**Sep 29 - Oct 1, 2006:** Iberian Section, Vila Real (LPVR)

## Chairmans spalt



Sommaren närmar sig med stormsteg och snart är det dags för Convention i Köpenhamn. IFFR kommer naturligtvis att vara representerade i Frienships house. Vi har en mängd egna arrangemang och det första börjar med en bankett på SAS Radison Hotel söndagen den 11 juni kl 19:00 (direkt efter invignings ceremonin).

Måndagen den 12 på förmiddagen blir det IFFR årsmöte och på tisdagen den 13:e finns möjlighet att flyga DC 3 (flyga i detta sammanhang är som passagerare). Onsdag får ni göra vad ni vill och på torsdagen den 15 juni börjar årets flyg-upplevelse "Fly Around Scandinavia".

Hela övningen är upplagd så att man kan delta i alla deletapperna eller att välja ut godbitarna. Vilka de är får ni själva lista ut. Notera dock att "Fly Around Scandinavia" avslutas med vårt traditionella års-

*forts. nästa sida*

## Tore Bremstad - minneord



Vid Scandinavian IFFR Fly-In till Mariehamn 17-19 augusti 2001 erhöill Tore Bremstad vandringsspriset Nordic Aviation Trophy.

En av IFFR Scandinavian Sections initiativtakere og Charter-medlem fra stiftelsesmøtet på Hamar i 1986, har nå reist videre og etterlater seg et følbart savn og et tomrom blant sine mange venner i foreningen.

Tore var en type person og menneske som fikk ting gjort, og som selv hadde en enestående evne til å opparbeide seg tillit og utvikle vennskap i alle sine relasjoner, det være seg som yrkesutøver eller i sine hobbymiljøer som radioamatør eller privatflyger. Og vennlig hjelpsomhet var hans varemerke.

En sann prototyp av en rotarianer, med et særlig aktivt og entusiastisk forhold til to av organisas-

jonens Recreational Fellowships, radioamatørens ROAR i tillegg til IFFR. Han var medlem av Hamar Rotary klubb fra 1976, og var president i rotary-året 1996-97. I forbindelse med IFFR's årsmøte i Mariehamn i 2001 ble han hedret med Nordic Aviation Trophy.

Tore ble født på Støren i 1928, og døde plutselig av hjertestopp utenfor sitt hjem på Hamar den 6. februar i år. Han ville fylt 78 år en måned senere. I 1955 ble han uteksaminert som sivilingeniør, elektro fra Darmstadt, og arbeidet med radio og elektro ved flere kjente bedrifter i Norge, Sverige og Tyskland. Fra 1972 til han pensjonerte seg i 1995, var han administrerende direktør og deleier i transformator- produsenten Ulveco på Hamar. Som pensjonist drev han sitt eget firma Aviation Engineering Company AS, og var agent for flere flyplassrelaterte produkter, deriblant banelys.

Tore var også en ivrig pistolskytter, og vant mange medaljer gjennom tidene, men måtte gi seg med det og flyvingen etter hvert som synet ble dårligere. Fra da av ble radioamatørhobbyen igjen hans viktigste fritidsaktivitet. Og som den utadvendte rotarianer han var, ble ROAR en sentral møteplass og et kontakt- medium som gav han mye glede. Som mange andre radioamatører ble han også etter hvert opptatt av å pleie radiohistoriske interesser, med innsamling av dokumentasjon og restaurering av tidligere berømte og banebrytende radiokonstruksjoner.

Sammen med sin danskfødte kone Mary var de to trofaste deltakere på våre årsmøtesamlinger i IFFR, også etter at Tore sluttet å fly selv, og Mary har lovet at hun fortsatt skal glede oss med besøk såfremt hun får anledning til det.

I takknemlighet og med dyp respekt vil vi minnes Tore Ingemar Bremstads for hans entusiastiske og aldri sviktende bidrag til utviklingen av gode medmenneskelige relasjoner.

*Audun Johnsen*

---

### *forts. Chairmans spalt*

möte som nu är den del som infaller i Skagen, Danmark måndag 19 juni till onsdag 21 juni. Det går således att ansluta till endast denna aktivitet om man är sugen på att få se vem som får Nordic Aviation Trophy.

Alla detaljer finns i programmet (se sidan XX) Jag känner på mig att det är dumt att missa någon punkt i programmet så sänd in din anmälan i dag.

Vi är också i behov av att få fram lediga säten. I skrivande stund finns 4 par som söker mågen att dela kostnader med. Har du ledig plats ta då om

gående kontakt med mig!

**"Men"** du får inte glömma vår förövning med Fly-In till Västerås ESOW lördag-söndag den 20-21 maj. Lördagen blir social med besök i Sala Silvergruva och skogsparty. På söndagen blir det flygdag för hela slanten med bla den fina Svenska uppvisningsgruppen Team 60. Det finns också en allmänflyg utställning med bla nya Cessna med Garmin 1000. Dedu! Anmäl dig till detta omgående !

□

*Med hopp om medvind.*

*Bo*

# KONKURRANSEFLYGING HØYNER FLYFERDIGHETENE

*Bror-Erik Hjulstad*

Jeg begynner vel snart å bli en veteran i GA-miljøet, 66 år gammel, tok PPL i 1967 på Piper Super Cub, kjøpte min lille Cessna 150 i 1971 og fikk mine egne initialer som registreringsbokstaver, LN-BEH. Jeg har fløyet sammenhengende hvert år uten stans i snart 39 år, har totalt ca. 3000 timer og har sertifikat for å fly i Australia, New Zealand, Argentina og USA. Jeg flyr bare høyvingede fly og har utsjekk på Cessna 150, 152, 172, 182 og 206. Jeg startet som konkurransepilot i 1976 og har vært Norgesmester 7 ganger og jeg har deltatt i ALLE Nordiske mesterskap siden 1983 og har hatt alle mulige plasseringer med bl.a. 3 andreplasser, men ingen første plass. Derimot har jeg vunnet den prestisjetunge Prins Henriks landingspokal 3 ganger og jeg har satt en udødelig verdensrekord i landinger i Schønshagen i 1990 hvor jeg med en nullstrek på bare 1 meter (i dag er den på 2 meter) klarte å lande de 4 obligatoriske landingene på nullstreken med elektronisk måling! Fire nuller ble gjentatt i et Dansk Mesterskap noen år senere, men da med manuell måling av landingsdommere.

Det å passere grenser, lytte på radio, holde skarp utkikk og følge de instruksjoner som du får på radioen,



*Ovan: Fra Jersey i 2000 hvor Bror-Erik Hjulstad, Norge tok 1 premie i alle disipliner untatt navigasjon. Damen på bilde er metrolog på Jersey airport og var med i arrangement komiteen. Bror.Eric husker ikke navnet henne.*

*Bror-Eric Hjulstad's gode følges venn LN-BEH, Cessna 150 - 1971 modell.*

Jeg har deltatt i VM i USA 1985, Finland 1987, Danmark 1989, Argentina 1990, Polen 1992, Tsjekkia 1994, USA 1996, Sverige 2000, Danmark 2004 og skal til Troyes i Frankrike juli-06. Jeg har i disse konkurransene ikke blitt dårligere enn nr. 30 av ca. 80 deltakere og beste plassering var fjerdeplass i Fort Worth i 1996. Jeg har også deltatt i de aller fleste EM fra 1984 og til i dag. Jeg har vært medlem i Rotary siden 1972 og jeg var med å starte IFFR, Scandinavian Section, i 1983 på Hamar sammen med vår nu avdøde venn Tore Bremstad.

Jeg tror at deltagelse i alle disse konkurransene samt alle ferjeflygingene til og fra i Europa, VFR-flyging med fingeren på kartet, har gjort meg til en rimelig sikker pilot selv om jeg har hatt 2 havarier.

skjerper alle dine sanser og reaksjonsevne. Dessverre er det få deltakere i de nasjonale mesterskapene sannsynligvis fordi pilotene (spesielt de norske) helst skal vinne første gang de deltar og at de så ikke tåler en plassering lenger ned på listen og derfor ikke kommer tilbake neste år. Jeg husker meget godt at jeg ble sist i de 3 første NM jeg startet i, og siden jeg ikke regnet meg selv for noen dårligere pilot enn de andre deltakerne så bet jeg tennene sammen for å bevise for meg selv at jeg kunne bli bedre og med trening og pågangsmot gikk det mot bedre resultater. Men det skyldes også at vanskelighetsgraden er for stor første gang man deltar i rene presisjonskonkurranser og derfor arrangeres det også forskjellige Air Rally fra mai til september hvor presisjonen på



*Fra nordisk mesterskap i Ludvika-Sverige 2003 - Bror-Erik Hjulstad tog 1. premie i lag landinger.*

navigasjonsturen ikke er så stor og hvor landingene måles i bokser på 10 meter i stedet for hver enkelt meter. Det eldste Rally er nok Jersey Air Rally med sine 52 år og hakk i hel kommer vel Cognac Rally i Frankrike og Air BP Rally i Danmark. Selv arrangerer jeg Elverum Open Air Rally første helgen i september og dere er alle hjertelig velkommen! Jeg sender mer enn gjerne påmelding hvis dere er interessert! Det er også et Malta International Air Rally som i år arrangeres for 37. gang, men det blir nokså langt for en Cessna 150 selv om jeg planlegger å delta kanskje allerede neste år!

Det er nesten tomt i disse Air Rallys for IFFR-piloter, dessverre, og det er kanskje på tide å melde seg på! Jeg har de siste årene startet årets flyging med deltagelse på Jersey for da må jeg ordne med karter, ruter, Notam og Briefing og plutselig så er jeg inne i systemet igjen.

I 2006 arrangeres Jersey Air Rally 26.-28. mai, Cognac Rally 16.-18. juni, Air BP Rally 1.-3. september (kollisjon med Elverum Open, dessverre). Det å se nye og interessante steder er spennende når du flyr VFR og det er et utrolig spekter av nye flyplasser rundt omkring i Europa. Mine favorittsteder er kanskje øyene Endelave i Danmark, Visingsø og Øland i Sverige og for ikke å glemme De Frisiske øyer nord for Nederland/Tyskland og Scilly Isles sydvest i England. Le Torquay på den franske kanalkysten er helt spesiell. Vi som har flysertifikat er så heldige å komme nærmest ordtaket "Fri som fuglen" og det burde vi utnytte mye bedre og jeg vil oppfordre alle mine flygende IFFR venner til å ta en NY flytur i år til steder dere aldri har vært før.

*Bror-Eric Hjulstad # 3103*

## Fly-in och flygdag på ESOW, Västerås den 20-21 maj

Söndagen den 21 maj har Västerås Flygmuseum roll out och flygdag. Bo Johnsson inbjuder alla IFFR medlemmar välkomna, gärna tillsammans med goda vänner till Västerås.

Lördagen inleds med ett besök i Sala Silvergruva. På lördag kväll bjuds det sedan skogsparty. På söndagen blir det mycket flyg. Roll Out på Hässlö, då flygmuseet släpper alla sina flygplan på grönbete och upp i den blå skyn.

Boka den dagen i almanackan redan nu, du kommer att få se det mesta i flygväg. Från Flygvapnet Vingarna, Team 60, Draken (som du också kan flyga själv i en J35-simulator), Armens Lejon. Pitts S2B, Wingwalking, Hawker Hunter, J 28 Vampire, SAAB B17 och Sk16 Harward. Det blir även en General Aviation utställning och mycket mera.



# IFFR Annual Convention Banquet

IFFR Annual Convention Banquet on the evening of June 11<sup>th</sup> at 19.00. Place: SAS Royal Hotel, Hamerichsgade 1, Copenhagen.

Price NOK 730,-

**Application latest April 10.**

## Program för IFFR Scandinavian Fly Around 2006

	Day	Date	Time
Thursday	2006-06-15	09:00	Briefing at Royal Danish Aeroclub, EKRK 10:00 Take off from Roskilde EKRK to Västervik ESSW (230nm).
		14:00	Transport from Airport to Västervik.
		17:00	"Come together party" on the steam train.
Friday	2006-06-16	09:00	Transport from hotel to Västervik airport.
		10:00	Take off from Västervik ESSW to Stockholm/Barkaby ESKB
		11:30	Lunch at airport "Cafe Kalle Flygare"
		12:45	Bus to Wasa museum
		13:15	Guided tour Wasa museum
		15:30	Transport to harbour Vertahamnen
		17:00	Silja Line Cruise Ship to Helsingfors.
Saturday	2006-06-17	09:55	Arriving Helsingfors.
		10:30	Sightseeing in Helsingfors.
		17:00	Silja Line Cruise Ship till Stockholm.
Sunday	2006-06-18	09:30	Arriving Stockholm. 10:00 Sightseeing i Stockholm.
		13:00	Lunch at airport
		14:00	Take off from Stockholm/Barkaby ESKB to Fagernes ENFG, Norge (290nm)
		18:00	Transport to Storefjell Hotel.
		20:00	Dinner
Monday	2006-06-19	11:00	Briefing
		12:00	Lunch
		13:00	Bus transport to Fagernes airport
		15:00	Take off from Fagernes ENFG to Sindal EKSJ in Denmark.
		18:00	Transport to Hotel
		20:00	Dinner at restaurant Brøndums Hotel
Tuesday	2006-06-20	08:30	Sightseeing Skagern, Transfer by bus/tractor to Grenen where to two seas meet.
		10:30	Activities in smaller groups of 15-20 persons Visit to the Maine School in Skagen. We will try the simulator, piloting large container ship from Tangier across the strait of Gibraltar. Cruise to Grenen and back in the old sailing ship Oberon. Experience the sea around the tip of Denmark in an old fishing vessel from 1936. Tour of the lifeboat station and lifeboat "Lars Kruse" Experiences and stories told by the Station commander Aage V. Jensen. Tour at the local Skagen museum a must see in Skagen Note: Lunch may be bought at one of the many local restaurants at the harbour front.
		16:00	Rotary meeting arranged by the Skagen Rotary Club
		19:30	Dinner party at Pakhuset. Informal formal dinner, with 3 course dinner in a friendly and relaxed restaurant.
Wednesday	2006-06-21	09:00	Annual meeting IFFR SC 11:00 Transport to airport
		12:00	Lunch on the airport
		13:00	Good bye See you again!

**Application not later than April 30.**

Prices: see applicationform.

# Konventio ja yhteislento 2006

Kuten tiedämme järjestävät tanskalaiset ja ruotsalaiset yhteisvoimin Rotaryn maailmankonvention 9-14. kesäkuuta 2006. Kokous pidetään niin kutsutulla Örestadin alueella eli osaksi Malmössä ja pääosaltaan Kööpenhaminassa. Konvention yhteydessä monet Rotaryn "ammattikerhot" pitävät samalla vuositapaamisensa, kuten myös International Fellowship of Flying Rotarians eli IFFR.

Konvention aikana IFFR osanottajien kannalta on meidän oma iltaviettomme Langelinie Pavillion ravintolassa Kööpenhaminassa 11. kesäkuuta erityisen mielenkiintoinen. Meidän osaltamme konvention huipentuma on niin sanottu "fly out" 15-19. kesäkuuta. Näistä järjestelyistä löytyy täydellinen selvitys Skandinavian osaston kotisivulta; seuraavassa vain pieni yhteenveto. (katso [www.iffir.net](http://www.iffir.net))

Konventioon lentäen tuleville saapumiskenttä on Roskilde (EKRK), joka sijaitsee noin 25 km Kööpenhaminan keskustasta. Kungl. Dansk Aeroklubb on asettanut tilansa mainitulla kentällä kaikkien niiden käyttöön, jotka saapuvat lentäen konventioon ja/tai osallistuvat kokouksen jälkeiseen yhteislentoon. Omasta kokemuksestani tiedän, että Roskilde on erittäin miellyttävä lentopaikka, jonne lentäminen on ison Kastrupin lentokentän läheisyydestä huolimatta täysin ongelmatonta. "Fly out" alkaa aamulla 15. kesäkuuta tältä kentältä. Briefing pidetään yllämainituissa tiloissa. Tämän päivän osuus vie Västervikiin, ESSW missä paikallinen rotarykerho huolehtii meistä. Illanvietto järjestetään osittain Västervikin ja Hultsfredin välisellä kapearaiteisella rautatiellä höyryveturin vetämänä.

Perjantaina 16. kesäkuuta lento suuntautuu Tukholman Barkarbyn kentälle, ESKB. Lounas syödään Café Kalle Flygare ravintolassa, jonka jälkeen seuraa vierailu Wasa museoon. Illalla matka jatkuu Siljan matkustajalautalla Helsinkiin. Lauantaiksi 17. kesäkuuta me suomalaiset IFFR veljet pystymme toivottavasti yhdessä saamaan aikaan sopivan päiväohjelman Helsingissä, esimerkiksi vierailun Vantaan ilmailumuseoon, lounaan jne. Illalla vieraamme palaavat Tukholmaan samalla laivalla.

Sunnuntaina 18. kesäkuuta kierretään Tukholmaa kello 14 saakka, jolloin tapahtuu lähtö Norjan Fagernäsiin, ENFG. Tässä tunturimaisemassa löytyy paljon ihailtavaa. Seuraavana iltapäivänä jatketaan Tanskan Sindaliin, EKSNI aivan Jyllannin pohjoiskärjen tuntumassa. Tiistaina 20. kesäkuuta ohjelmaan kuuluu tutustuminen Tanskan pohjoiskärkeen Skageniin. Illalla on juhlaillallinen, jolloin myös julistetaan Nordic Aviation Trophyn seuraava voittaja. Viimeisen päivän aamulla 21. kesäkuuta pidetään Skandinavian osaston vuosikokous, jonka jälkeen kiertue päättyy. Hyvää kesäistä säätä toivotaan, mutta takataskusta löytyy tietysti varaohjelmia.

Suomalaisten osalta joudumme toteamaan, että olemme valitettavasti maantieteellisesti mahdollisimman huonosti sijoitettuja osallistumisen kannalta. Pelkään, että harva meistä on valmis lentämään ensin Roskildeen, sen jälkeen osallistumaan koko "fly outiin" ja lopuksi lentämään vielä Sindalista takaisin kotiin. Herää tietysti ajatus, että olisiko mahdollista jollakin tavalla tyypistää osanottoamme. Tämä onkin aivan mahdollista. Itse en aio osallistua varsinaiseen konventioon vaan liityn retkikuntaan vasta Västervikissä. Sinnehän meillä useimmilla on aika kohtuullinen matka. Helsingin ja lauttamatkan jälkeen sanon todennäköisesti taas näkemiin lentueelle Tukholmassa.

Tätä kirjoitettaessa ei ole vielä selvää mitenkä ilmoittautumiset ja maksujen perimiset tullaan hoitamaan eikä varsinkaan kuinka tällaiset räätälöidyt osallistumiset hinnoitellaan. Siitä tulee varmaan aikanaan selvitys kotisivullamme.

Hankaluuksista huolimatta toivon, että pystymme saamaan ainakin joitakin konekuntia Suomesta osallistumaan tähän ainutlaatuiseen tapahtumaan.

*Bengt Hellsten*



## Varför bryter piloter mot bestämmelser och/eller regelverk?

av Christer Liljenstrand



En flygvapenpilot lånade ett flygplan vid en flygklubb. Han var duktig flygare, hoppade över checklisten och startade med stängd bränslekran. Han hade tur, endast småskrämmor. Detta hände för 56 år sedan, men händer tyvärr idag också, även om attityden har förändrats.

I samband med flyghaverier ställs ofta frågan, hur kunde det ske med denne erfarne pilot som ansvarig förare? Många haverier rubriceras dessutom ibland som oförklarliga eller mystiska. Det är heller inte ovanligt att haveriorsaken något diffust hänförs till den s.k. "mänskliga faktorn", eller som det benämns internationellt: "Human Error."

Faktum är att 60-80% av alla haverier är kopplade till human error. Den mänskliga individen fattar felaktiga beslut i komplexa sammanhang i cykler av 1 gång per 1000. Elektroniska mänskliga system missar i cykler av 1 gång per 1.000.000. Detta enligt en nyligen publicerad rapport från amerikanska FAA (Federal Aviation Administration)

"Att fela är mänskligt" brukar det heta, men det ligger mycken sanning bakom detta uttryck. Människan är inte felfri och borde heller inte förväntas vara detta.

I flygsammanhang måste man hela tiden sträva efter att minska frekvensen felbeslut från pilotens sida, men det är säkerligen en utopi att tro att man helt kan eliminera förekomsten av human error.

Forskning kring "Human Factors" och de komponenter som ligger bakom human error har fått allt större prioritet under senare år. Det har visat sig att en gemensam komponent ofta förekommer i haverisammanhang där den mänskliga faktorn eller human error varit direkt orsakande, nämligen otillräcklig situationsuppfattning.

Otillräcklig situationsuppfattning eller situationssmedvetenhet är i sin tur direkt kopplad till den individuella prestationsförmågan, vilket som bekant kan variera högst väsentligt med tid och plats. Det har länge varit känt att den individuella prestationsförmågan vad avser situationsuppfattning och beslutsfattande påverkas av olika faktorer som trötthet, ålder, buller, temperatur, turbulens, hälsotillstånd, arbetsbelastning och kost.

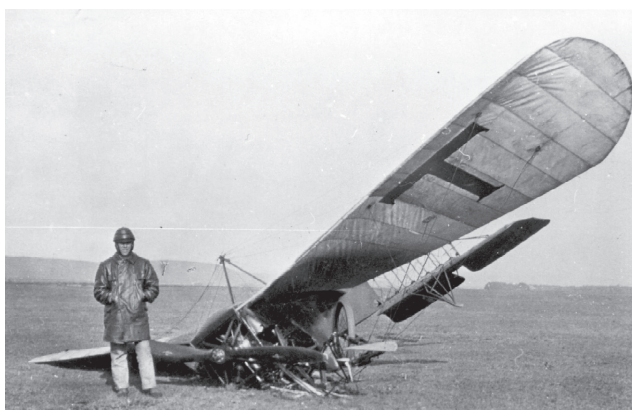
Nya forskningsresultat visar nu vilken avgörande betydelse dessa faktorer har, enskilt eller i olika kombinationer. Vid 40 års ålder har vi tex. sämre

hörsel, syn, koordinationsförmåga och reaktionstid jämfört med en 30-åring. När dessa brister kombineras med hög arbetsbelastning i en solhet alltför bullrig cockpit, samtidigt som den 50-årige piloten har sovit dåligt pga förkylning och sedan hoppat över sin lunch för att hinna fram till sitt möte i tid, är det inte svårt att anta att denne individ knappast har kvar någon överkapacitet för att hantera en oförutsedd besvärlig situation.

Förkylningssymptom enbart orsakar en kapacitets-sänkning av 40% hos den enskilde individen och delar av denna kapacitets-sänkning kvarstår även viss tid efter att förkylningssymptomen försvunnit.

Vad kan då göras för att förbättra situationen? Individens medfödda egenskaper är svåra att påverka, men man kan ändra attityderna och därigenom beteendet genom information och utbildning.

Överkapacitet för att hantera oförutsedda situationer skapas genom regelbunden flygträning. Dessutom måste kunskapen hos den enskilde piloten ökas vad avser humanfaktorernas inverkan på förmågan att genomföra flygning på ett säkert sätt. Betydelsen av egen-kontroll och självkänedom måste prioriteras och bli en lika självklar procedur inför varje flygning som genomgång av checklista och bränslemängdskontroll.



I flygets barndom stoltserade piloten ofta vid flygplanvraket efter ett haveri. Ovanstående en Thulin A (Bleriot XI) från Ljungbyhed 1918. Reparationen fick piloten själv bekosta. Foto ur SFF bildarkiv.