

# Säkerhetsträff II 2017-10-18

Vi ser på:

1. Klubbens haveristatistik sedan 2010
2. De senaste tre senaste händelserna i klubben,  
-om respektive pilot vill redovisa
  - SE-VKZ start i sidvind på ESVQ
  - SE-YUH landning i sidvind på ESQO
  - SE-VUB landning i nedsvep på Stryn Norge
3. Den vanligaste haveriorsaken, Landning.
4. Flygning i dåligt väder. Våga vända.

Inte tid att medverka? Repetera H50P-häftena Landning och Game Over samt kör en extra flygtimme med lärare.

# Tack till alla medlemmar som medverkade i mötet!

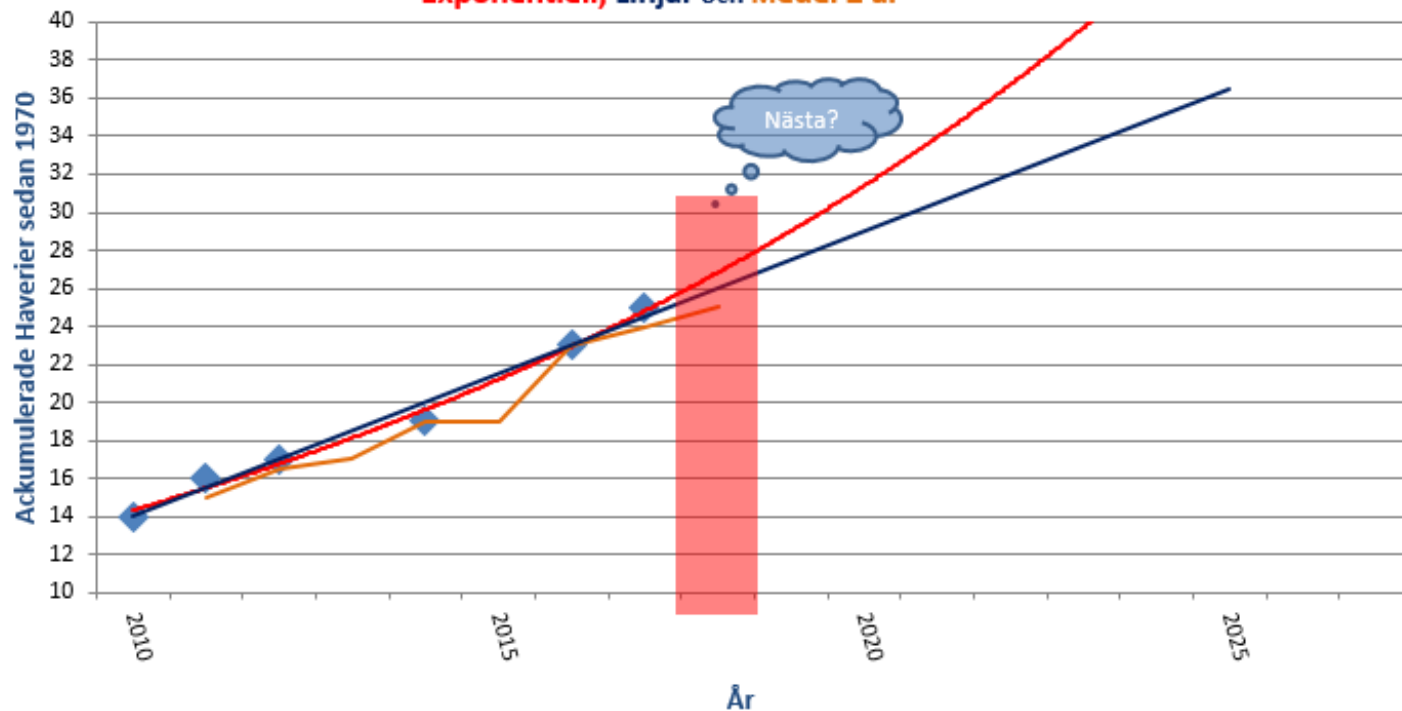
<i>Tommy Erixon</i>	<i>Peter von Panajott</i>	<i>Tommy Särnblad</i>
<i>Rolf Hollsten</i>	<i>Robin Halldin</i>	<i>Rune Andersson</i>
<i>Gytis Gaurilcikas</i>	<i>Jimmy Norrman</i>	<i>Martin Lindström</i>
<i>Patrik Cavallini</i>	<i>Lars-Arne Rosdahl</i>	<i>Rebecka H Ståhl</i>
<i>Mika Puurunen</i>	<i>Björn Eltvik</i>	<i>Ola Lindblad</i>
<i>Henric Liljeström</i>	<i>Veli-Matti Sorvari</i>	<i>Samuel Widarsson</i>
<i>Jörgen Carlsson</i>	<i>Anders Storck</i>	<i>Stefan Gabrielsson</i>
<i>Tina Johnsson</i>	<i>Mats Bergius</i>	

Ni som inte hade möjlighet att delta får studera materialet på egen hand. Rådgör med flyglärare om ni tycker att något verkar underligt. Samtliga rekommenderas ta en extra lärartimme och öva landningar som det mesta av materialet ägnas åt. Öva vanliga motorlandningar, bedömnings-/nödländningar och avbrutna landningar. Testa att göra om-/pådrag från olika faser av inflygningen. Med ännu mer träning kan vi fördröja eller förhoppningsvis helt undvika nästa landningshaveri... Visst är väl det möjligt?

/Mats B

## KFK Haveriutveckling 2010 - Nu

Exponentiell, Linjär och Medel 2 år



- 14 2010 SE-UBL Propstrike efter studs i landningen. Shockload, ny propeller och nytt landningsställ.
- 15 2011 SE-UBL Propstrike vid kollision med banljus under taxning. Shockload och ny propeller.
- 16 2011 SE-YUH Start tvärs banan efter handhavandefel gasreglage, vingskador efter markkontakt.
- 17 2012 SE-YUH Knäck landningsställ efter hård sättning på snöbelags is. Shockload och ny propeller.
- 18 2014 SE-YUH Skadat brandskott efter noshjulslandning med efterföljande galopp.
- 19 2014 SE-VIN Knäckt vänster huvudställ efter hög utflytning med genomsjunk.
- 20 2016 SE-VIN Vipparmsbrott efter ventilslipning. Utelandning vid Strö.
- 21 2016 SE-VUB Utelandning vid återvinningen efter motorstopp i starten.
- 22 2016 SE-YUH Hård landning i besvärlig sidvind bana 34 ESQO. Totalhaveri utan personskada.
- 23 2016 SE-VIN Tappade ett hjul vid landning i Arboga. Skuret lager? Nästan inga andra skador.
- 24 2017 SE-VKZ Drev av banan efter lättning i låg fart i kraftig sidvind. Stukat vänster huvudställ.
- 25 2017 SE-VUB Hård landning efter nedsvep bana 27 på Stryn i Norge. Repareras på fabrik.



**Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget**

**Det är mer  
krävande  
att planera  
landning  
än start**

# LANDNING

- en nödvändighet  
om du startat

De flesta haverier inträffar i samband med landning. I ett tidigare kompendium som handlade om starten konstaterade vi att nedanstående fyra faktorer inverkar på startförloppet:

- \* Vädret
- \* Flygplatsen
- \* Flygplanet
- \* Piloten

Samma faktorer styr även landningsförloppet.



ESVQ 2014



Arboga 2016-12-31



Södermanland 2012-02-



Stryn 2017-08-30



Efter galopp 2014

# De senaste tre senaste händelserna i klubben,

- om respektive pilot vill redovisa

- SE-VKZ start i sidvind på ESVQ
  - Summerades på mötet av pilot under inflygning
- SE-YUH landning i sidvind på ESQO
  - Summerades på mötet av PIC
- SE-VUB landning i nedsvep på Stryn Norge
  - Se följande fem sidor, sammanställt av PIC

# SE-VUB Stryn

Drömresa som gick snett

# Basic Data

SE-VUB

AirLony Skylane

Luftvärdig, försäkrad, med tillstånd att flyga i Norge.

Två personer ombord.

PIC: Radomir Josek

Pax: Samuel Widarsson

Pic Flygtid på UL vid tillfälle 700 h.

Flygtid senaste 3 månader ca. 8 timmar UL och 25 timmar totalt.

Resultat

Skador på noshjul, huvudställ, flygkroppen, propeller.

Inga personskador.

Plats: Stryn, Norge

Datum: 23.8.2017, 1500 LT.



# Händelseförlopp

Vi gick för landning i Stryn bana 27. Vi hade motvind ca. 4 knop rakt i banan, perfekt väder.

Eftersom banan är 280 m lång så ville jag inte ha för hög fart och ville sätta mig nära tröskeln. På kort final höll jag ca. 45 kt, sjönk lite igenom och parerade inte tillräckligt med gasen. Farten föll ytterliggare och på ca. 2 meters höjd tappade jag lyft , nosen gick ner och flygplanet sjönk snabbt igenom.

Jag hann inte reagera. Huvudställ tog in först, noshjulet knäcktes. Vi bromsade in ganska mjukt på åkern. Slog ifrån huvudström, magnetos och bränslekran och lämnade planet.



Innflyging til Bane 27



# Reflexion

- Fältet är kort
- Sänkt fart under värde i POH
- Ridå på kort final
- Nedsvep
- Korrigeringar som om det vore normal fart
- Flygtrim för Stryn? Overconfidence?
- Flygning med Stryn's lärare i Zephyren - tappade 10 kt på kort final

**Det är mer  
krävande  
att planera  
landning  
än start**

Till skillnad från starten – som du i sista stund kan välja att avbryta – måste du alltid genomföra en landning när du väl startat. Men kom ihåg: Du måste inte landa vid första försöket. Det är alltför vanligt med haverier där föraren borde ha avbrutit.

Du måste därför redan innan du startar också vara övertygad om att den kommande landningen kan genomföras på ett säkert sätt – även om landningen kommer att ske betydligt senare och på en helt annan plats än den du befinner dig på när du fattar ditt beslut att påbörja flygningen.

Om det inte bara är fråga om en stjärtsväng runt fältet, kräver därför landningen större förberedelser än starten. Du kan inte på startplatsen själv se vare sig fält eller väder på landningsplatsen, utan måste lita till andra informationskällor.

Ser man närmare på landningshaverierna kan de grovt indelas i två kategorier:

### 1. Brister i flygskickligheten

Föraren förlorar kontrollen på grund av för dålig flygskicklighet och/eller för liten träning. Exempel kan vara misslyckad sidvindslandning i relativt svag vind eller noshjulslandning.

### 2. Brister i omdömet

Denna typ av brist leder oftare till större haverier där ibland rena turen avgör om man överlever. Exempel kan vara pilot som landar på bana som är alltför kort med hänsyn till flygplanets prestanda eller där opreparerad fältyta är i för dåligt skick.



**Det är mer  
krävande  
att planera  
landning  
än start**

## Vädret

Som vi minns från START-kompendiet påverkas flygplanet och flygningen av olika väderfenomen, såsom

- \* Densitet (tryck och temperatur)
- \* Rörelse (vindriktning, vindstyrka, byighet och turbulens)
- \* Sikt (moln, dimma, inversion, stoft, motljus)
- \* Nederbörd (regn, snö, hagel)
- \* Isbildning.

**Vindskjuvning**, att vinden med ändrad höjd plötsligt ändrar styrka och riktning, kan uppstå av olika anledningar. Vindens friktion mot marken bromsar upp den på låg höjd, vilket märks tydligt vid hård vind. Passage av höga träd och bebyggelse, liksom närhet till Cb-moln, skapar turbulens. Håll under sådana förhållanden lite extra fart på finalen och övervaka fartmätaren noga för att inte överraskas av en plötslig fartminskning.

**70-procents-  
korrektionen  
är i många flyg-  
handböcker  
redan inlagd i  
diagrammen!**

## Banlängd

Att fastställa landningssträckan för ett lätt allmänflygplan är inte svårt. Det är bara fråga om grundläggande kunskaper om prestanda och en stunds förberedelser.

Enligt BCL ska landningsplatsen minst vara så stor att den enligt flyghandboken, plus eventuella tilläggskorrektioner i BCL, är tillräcklig för landning från 15 meters höjd till fullt stopp. Den erforderliga landningssträckan skall ökas med faktor 1,43 och ändå rymmas inom den tillgängliga, d.v.s. du får bara räkna med 70 procent av den tillgängliga banlängden. Dessutom gäller givetvis alltid att landningsplatsen ska ha en ytjämnhet så att man kan framföra flygplanet utan olägenhet i farter upp till lättningss fart.

OBS: Kontrollera om 70-procentskorrektionen redan finns inlagd i diagrammen för ditt flygplan.



## Övrigt

Se upp med trafik på vägar nära fältet. Titta ut åt sidorna innan du kommer ner på låg höjd så att inget fordon “korsar” din final. Tänk på att eventuella byggnader kan skymma trafiken på en väg bakom.





## **Fasta rutiner minskar arbets- belastningen och höjer flygsäkerheten**

Minskad arbetsbelastning ökar flygsäkerheten högst påtagligt. Att landa är vanligtvis den mest krävande delen av en flygning. Det är många moment som ska samordnas, både beslutsmässigt och motoriskt. Ett bra sätt att förenkla landningen och därmed minska arbetsbelastningen är att skaffa sig fasta rutiner inför och under landningen.

Det handlar om att alltid göra vissa saker på samma sätt och i samma ordning. Till exempel att:

- \* i lugn och ro, innan du startar, ha bestämt dig för hur stor sidvindskomponent du är beredd att landa med, med hänsyn till din aktuella flygtrim.
- \* ta fram landningskortet fem minuter före landning och friska upp minnet.
- \* ta radiokontakt eller sänd blindmeddelande tre minuter innan inträde i kontrollzon eller trafikvarv.
- \* fundera igenom hur vinden kommer att påverka uppläggningsen av landningen – vilken bana, med- eller motvind på baslinjen, sidvind från vänster eller höger, sidvindskomponent, etc.

## Pådragspunkt

Se alltid ut en pådragspunkt där du senast skall avbryta landningsförsöket om du inte satt ned hjulen. Punkten skall väljas så att den, vid sättning före den, ger utrymme för en lugn inbromsning, och vid pådrag en säker stigning över hinder.

Förbered dig mentalt på att dra på utan att tveka om du fortfarande är i luften när du passerar pådragspunkten!

Om du har full klaff och måste avbryta landningen är det viktigt att du handlar i rätt ordning:

- \* Behåll höjden.
- \* Fullgas direkt och utan att tveka.
- \* Kontrollera att förgasarvärmen är i läge FRÅN.
- \* Ta in klaff till startläge men med viss försiktighet om du är i luften så att du inte stallar.
- \* Bygg upp fart i planflykt till fart för bästa stigvinkel.
- \* Påbörja stigning med bästa stigvinkel för att klara hinder.
- \* Avbryt aldrig landningen efter att du satt ned hjulen!

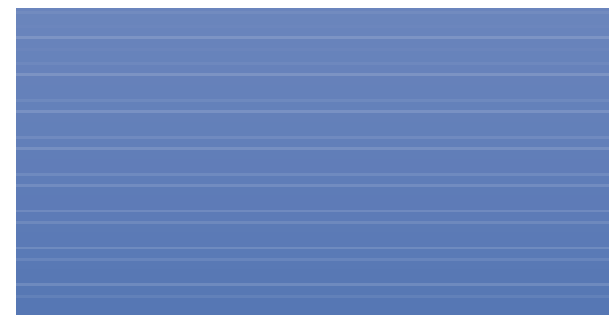
Den dåliga landningen kanske inträffar överraskande. Många piloter har inte gjort omdrag från låg höjd på många år. Då sitter inte rutinen i bakhuvudet varför det lätt blir okontrollerat. TRÄNA OMDRAG FRÅN LÅG HÖJD BÅDE STRAX FÖRE OCH EFTER SÄTTNING UNDER KONTROLLERADE FORMER TILLS RUTINEN FUNGERAR.

ATT DRA PÅ OCH GÅ OM FÖR EN NY LANDNING VISAR PÅ GOTT OMDÖME! FELAKTIG LANDNING UTAN OMDRAG VISAR PÅ MOTSATSEN. UTEBLIVET OMDRAG SOM LEDER TILL HAVERI KOMMER PILOTEN ALLTID ATT ÅNGRA! VARFÖR SER VI SÅ FÅ OMDRAG MEN SÅ MÅNGA TILLFÄLLEN DÄR OMDRAG BORDE HA SKETT? FINNS DET ETT PSYKOLOGISKT MOTSTÅND MOT OMDRAG?

WARNING: Gör inte omdraget för sent! Det är bättre att rulla in i ett hinder i banans förlängning än att flyga in i det!

## H50P – en säker idé

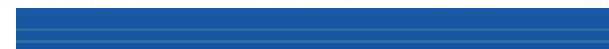
Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998.



## Piloten



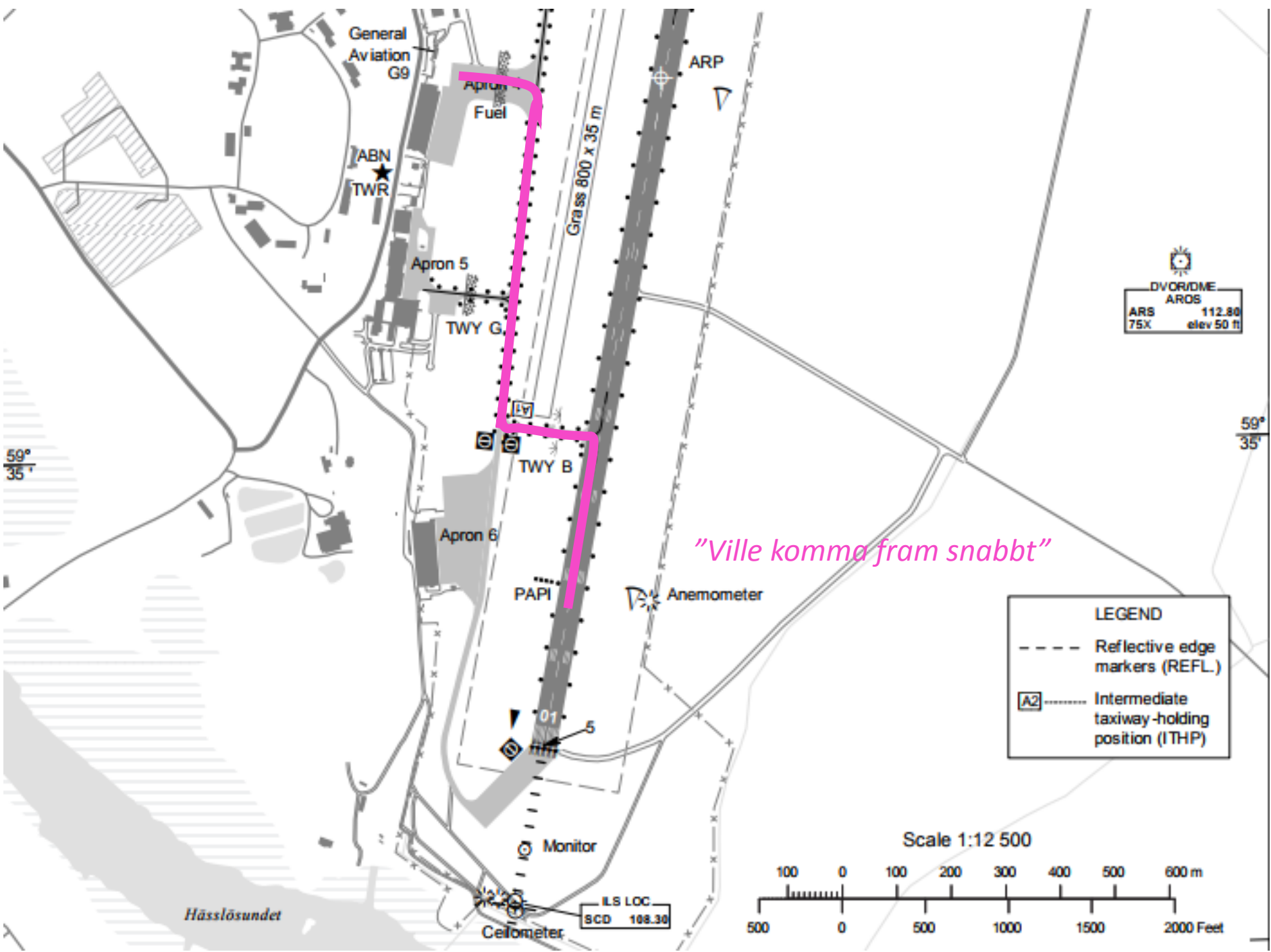
Som pilot har du stora möjligheter att ständigt förbättra och förfina din landningsteknik. Du blir aldrig fullärd.



# GOD FLYGTUR!

**Landning bana 01 på ESOW**  
- Synpunkter på det?





General Aviation G9

ABN TWR

Apron Fuel

Apron 5

TWY G

TWY B

Apron 6

PAPI

Anemometer

Monitor

Cellometer

ILS LOC SCD 108.30

ARP

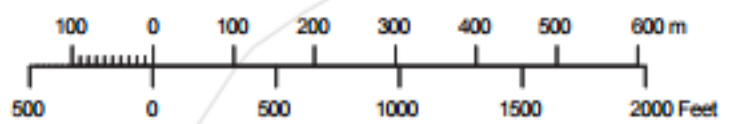
Grass 800 x 35 m

DVOR/DME  
AROS  
ARS 112.80  
75X elev 50 ft

*"Ville komma fram snabbt"*

**LEGEND**  
 - - - Reflective edge markers (REFL.)  
 [A2] ..... Intermediate taxiway-holding position (ITHP)

Scale 1:12 500



Hässlösundet

59° 35'

59° 35'

Final bana 07

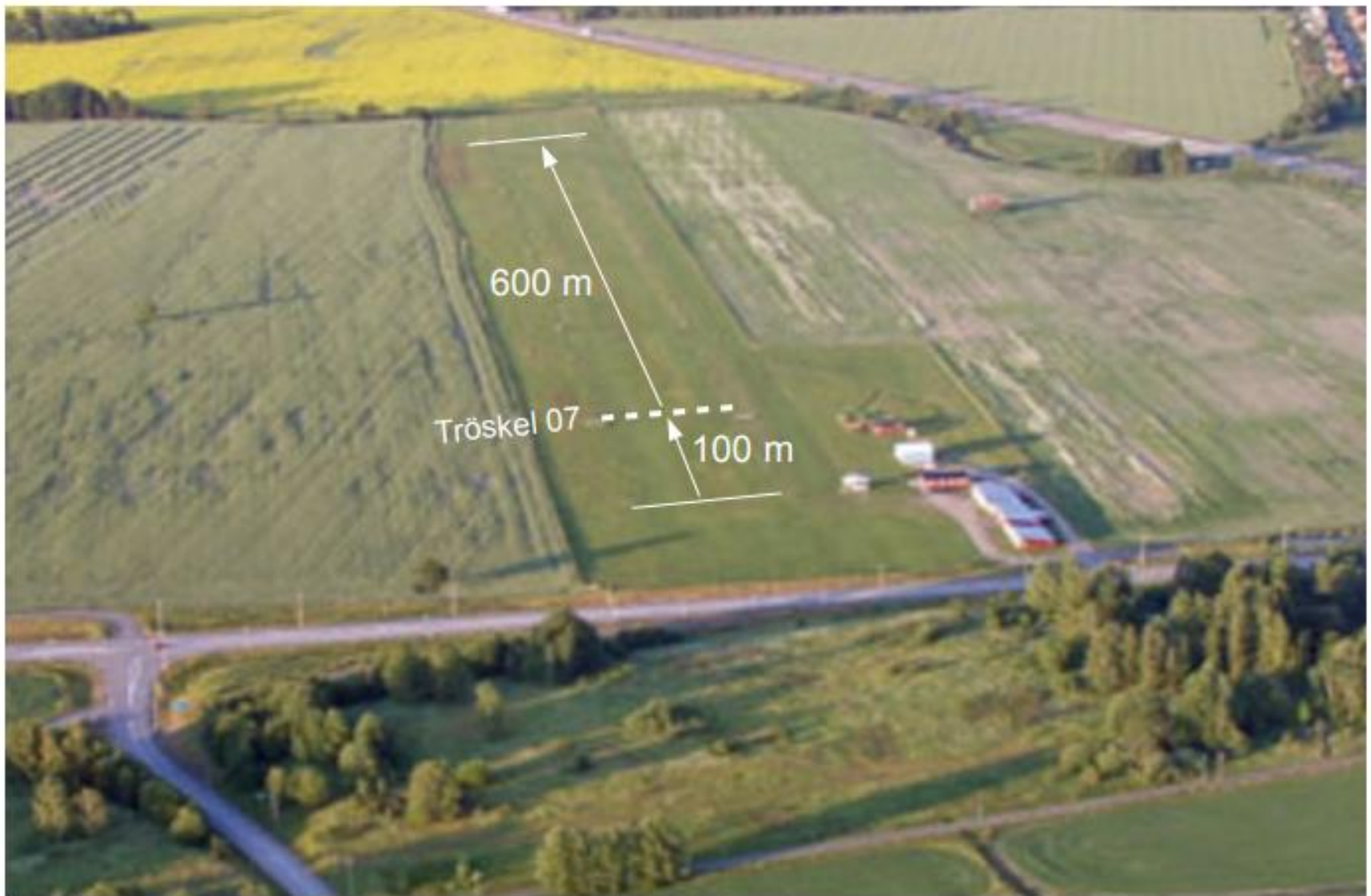
Hej flygare!

Vårt fält har tröskeln till bana 07 inflyttad med 100 meter. Se förklaring i bifogad PDF. Anledningen är att landningarna ska vara så säkra som möjligt. Malmaåsen före bana 07 reser sig 5 meter (minst?) över fältet. Vindarna kring åsen kan vara lite knepiga med nedsvep och växlande riktningar. Vidare bör vi också hålla en säker höjd över vägen där höga transporter kan dyka upp när som helst. Där finns även lyktstolpar. Genom att sätta ned flygplanet efter den inflyttade tröskeln 100 meter in på fältet skapar du en god marginal till riskerna med åsen och vägen. Tyvärr ser man ofta piloter som landar innan tröskeln till bana 07. Det är en onödig risk att ta då alla våra flygplan väl klarar att landa på 600 meter. Tänk på det och håll en god marginal över åsen och vägen.

Hälsar Motorflygchefen. /Mats B

Mats Bergius  
[matsbergius@gmail.com](mailto:matsbergius@gmail.com)

Bifogad fil: [LDA07.pdf \(177 kB\)](#)



**Banor:** 700 x 50 m gräs. Höjd 25 ft MSL. Trafikvarv 1000 ft MSL.

**Bana 07:** Vänstervarv. 700 m bana för start och 600 m bana för landning.

Dvs inflyttad tröskel 100 m bana 07, (pga ås och väg före banan).

Prestanda

Hej flygare!

Fick en kommentar på mitt förra mej från en trafikflygare och kan inte låta bli att sända den vidare. Se bifogad PDF.

När du räknar på dina prestanda vid landning kalkylerar du så klart med 50 fot över tröskeln vid minst 1,3 ggr stallfarten i landningskonfiguration. Det är bra att sträva efter dessa förhållanden vid alla landningar. Så länge inget exceptionellt händer. Men då kan ett omdrag vara bättre än att tulla på värdena ;)

/M

Mats Bergius  
[matsbergius@gmail.com](mailto:matsbergius@gmail.com)

Bifogad fil: LDA07forts.pdf (152 kB)



👍 vettiga åsikter. Piloter av lätta flygplan landar gärna i början av banan. I tyngre operationer flyger man 3 grader glidbana siktar på TDZ, och passerar tröskeln på 50 fot. Det kanske inte funkar på ett kort gräsfält men principen bör väl vara den samma.



## Transportstyrelsens föreskrifter om prestandasäkerhet vid flygning med flygplan;

TSFS 2011:114

Konsoliderad elektronisk  
utgåva



$V_{SO}$

(velocity stall landing) överstegringsfart i landningskonfiguration

$V_{SO}$

The beginning of the White Arc is the power off Stalling Speed with gear and full flaps extended, also known as  $V_{SO}$ . The  $V_{SO}$  (Velocity Stall o) represents the Stalling Speed of the aircraft configured for landing. (i.e. Gear Down and Flaps Down) An easy way to remember this is to think of the Velocity (V) of Stall (s) with everything hanging Out (o) or  $V_{SO}$ .



Startsida

Om AOPA

Aktuellt

För medlemmar

Lär dig flyga

Bli medlem

Kontakta AOPA

## AKTUELLT

### Avgifter 2016

AOPA svarar TSL på remiss gällande avgifter.

[Läs mer >>](#)

### Bra nyheter från EASA

Basic regulation, EC 216/2008, definierar EASA:s uppdrag

[Läs AOPA:s remissvar >>](#)

### Oppflygning med utländskt certifikat

[Läs mer >>](#)

### Ny Instrument Rating

Efter en lång process är den nu här för PPL-piloter

[Läs mer >>](#)

## Bli medlem i AOPA-Sweden

Spara pengar på att gå med i AOPA-Sweden!

**Ett ordinarie medlemskap** i AOPA-Sweden innehåller många fina förmåner och kostar inte mer än en krona per dag. Dessutom blir du automatiskt medlem av IAOPA.

AOPA-Sweden arbetar stenhårt för bästa möjliga villkor för Svenskt Allmänflyg, Bryssel och Köln är arenan i dag där regler och bestämmelser för Svenskt Allmänflyg skapas. AOPA-Sweden finns på plats! Dessutom arbetar vi i tät dialog med både nationella, regionala och lokala myndigheter.

AOPA-Swedens suveränitet, vårt oberoende och vår kompetens är garanter för en god och produktiv förhandlingsatmosfär i alla lägen då Dina frågor lyfts fram! Detta visas inte minst genom alla de nya fördelaktiga bestämmelser som i dessa tider införs även i Sverige.

- AOPA-Swedens suveränitet och oberoende bevaras genom att verksamheten uteslutande finansieras genom medlemsavgifter och frivilliga gåvor.
- AOPA Swedens kompetens finns hos våra aktiva medlemmar!
- AOPA-Swedens röst kan aldrig kopas!

### Medlemsavgifter

Bli medlem i dag, och välj den kategori som passar Dig bäst. Observera att ett nytteknat medlemskap gäller fr.o.m. anmälningdagen till kommande månadsskifte, och därefter i 12 månader framåt.

# Kindred Spirit

THE RYAN'S FLYING TRIBUTE p. 50

## Shark Comes Ashore

WWW.ANLSA.CO.UK p. 68

## Ready, Set, Plan

SECOND COUNT  
IN HARVARD ICE RALLY p. 71



## Barry Schiff

Barry Schiff has been an aviation media consultant and technical advisor for motion pictures for more than 40 years.

# PROFICIENT PILOT: SCUD RUNNING

## HOW WORSENING CONDITIONS LURE PILOTS ONWARD

September 1, 2017

By Barry Schiff

---

**It has been my good fortune to have become acquainted with many famous pilots. A favorite was Frank Tallman, an aviator whose exploits as a motion-picture pilot are the stuff of which legends are made.**

One of his most famous stunts involved flying a twin Beech through a steel-rimmed Coca-Cola billboard for the 1963 movie *It's a Mad, Mad, Mad, Mad World*. Moviegoers, however, never got to see what happened after the D18 popped out the other side. According to witnesses, flying through the thin plywood caused the propellers to bend aft and necessitated an immediate forced landing.

Barry Schiff was a test pilot in light aircraft, and was an active member of the Society of Experimental Test Pilots.

[scroll to more content](#)

**Frank Tallman**



*"Precision Pilot"*

**Born** April 17, 1919  
East Orange, New Jersey

**Died** April 15, 1978 (aged 58)  
Santiago Peak, Trabuco Canyon,  
California



## Tallmantz Aviation [\[ edit \]](#)

In 1961, Tallman formed Tallmantz Aviation with stunt pilot [Paul Mantz](#).

<https://www.youtube.com/watch?v=i415QwSj0Og>

<https://www.youtube.com/watch?v=WlC1Fboq5vI>

I recall sitting once with Tallman and a few other pilots under the wing of his B-25 photo plane (the one he flew through the Grand Canyon during the filming of the first Cinerama movie in 1952). His planned flight had been delayed because of weather, and he had time to hangar fly with some of his admirers. We huddled in rapt attention, pouncing on every morsel of aeronautical lore. There was so much to learn from such an aviator.

Someone asked Tallman to describe his most dangerous "stunt." But he did not. He instead said matter-of-factly that he did not consider his type of flying as hazardous. He claimed that his assignments were so thoroughly and precisely planned that the outcome of each was predictable. He added that the variables of weather gave him greater cause for concern than the demands of performing for the camera.

Tallman then described a fascinating phenomenon he said occurs while flying low in poor visibility. "When a pilot is **scud running in gradually worsening conditions**, he might glance rearward to appraise his escape option. But when looking aft, the pilot observes the landmarks disappearing into the veil of limited visibility behind the aircraft. This creates an **illusion that can lead him to believe that conditions behind are worsening** or closing up. Contributing to this deception is the illusion that conditions ahead are improving. This is because the airplane's forward motion allows progressively more of the landmarks ahead to come into view.

"As a result," he continued, "a pilot can be lured into believing that continuing straight ahead is his best alternative. He becomes **reluctant to turn around while he still has the time and opportunity to do so**. This illusion—coupled with a pilot's natural mindset to proceed with a planned course of action—probably is a factor in many scud-running accidents."

This phenomenon becomes more deceptive as airspeed increases. This is because the disappearance of objects behind the aircraft and the emergence of those ahead occur more rapidly. Excessive speed adds to the risk for another reason. When flying at 180 knots, for example, it takes only 20 seconds to cover one mile, which might be the limit of forward visibility. Precious little time is available to see and avoid obstacles. But at 60 knots, the pilot has a full minute to appraise and react to the obstacle in his windshield.

To discourage scud running, the aviation division of Transport Canada once asked pilots to contemplate these questions:

- How much airspeed is lost when a pilot rapidly rolls into and holds a 45-degree banked turn?
- How much room is needed to make a 180-degree turn?
- How much additional space is required if turning from the upwind side of a valley to the downwind side?
- How far away can a pilot see a wire?
- How much distance is flown from the time a pilot first sees a wire strung across his flight path until he can react and begin a climb?
- How prepared is a pilot to cope with a fuel tank running dry or having an engine fail at very low altitude?
- Can your windshield withstand hitting a two-pound bird?
- Do you still feel like flying at low altitude in limited visibility?

Other questions might include:

- Does a scud-running pilot always know his position?
- Does he know the location and height of all nearby obstructions?
- If conditions worsen, is he prepared to declare an emergency and climb into the overcast?
- If unable to fly on instruments, is the pilot prepared to make an emergency, off-airport landing?
- If a scud-running pilot has passengers on board, what right does he have to expose them to such hazard?

Some years after our memorable hangar-flying session, Tallman used an object lesson to teach the aviation community much more than he had intended. He taught that knowledge and experience are worthless unless put into practice. Tallman—one of America's greatest pilots—was killed while scud running in a Piper Aztec through the mountains near his home airport.

Web: [www.barryschiff.com](http://www.barryschiff.com)



## Barry Schiff

Barry Schiff has been an aviation media consultant and technical advisor for motion pictures for more than 40 years.





 Share 0

 Tweet

 G+

**Date:** 15-APR-1978

**Time:** 15:14



**Type:** [Piper PA-23 Aztec](#)

**Owner/operator:** Tallmantz Aviation


**Registration:** N5641Y

**C/n / msn:** 27-2755

**Fatalities:** Fatalities: 1 / Occupants: 1

**Other fatalities:** 0

**Airplane damage:** Written off (damaged beyond repair)

**Location:** Bell Ridge, near Trabuco Canyon, Santa Ana Mts, CA -  [United States of America](#)

**Phase:** En route

**Nature:** Ferry/positioning

**Departure airport:** Santa Monica, CA

**Destination airport:** Phoenix, AZ

**Narrative:**

The nearest weather station reported 600 ft overcast and 1 mile visibility in heavy rain.

The veteran Hollywood film pilot Frank Tallman ( 59 ) was returning to to his home base in Phoenix when he crashed in bad weather near Trabuco Canyon in the Santa Ana Mountains.

The official verdict on the accident was " continued VFR flight into adverse conditions. "

Mr Tallman was an instrument-rated pilot of 20,000 hours flying experience.

# Death [ edit ]

On Saturday 15 April 1978, Tallman was making a routine ferry flight in a twin-engine [Piper Aztec](#) from [Santa Monica Airport, California](#), to [Phoenix, Arizona](#) under [visual flight rules](#) when he continued the flight into deteriorating weather, a lowering ceiling and rain. He struck the side of [Santiago Peak](#) in the [Santa Ana Mountains](#) near [Trabuco Canyon](#) at cruise altitude, dying in the ensuing crash.<sup>[4]</sup>

## NTSB Identification: LAX78FA043

14 CFR Part 91 General Aviation  
Aircraft: PIPER PA-23, registration: N5641Y

FILE	DATE	LOCATION	AIRCRAFT DATA	INJURIES			FLIGHT PURPOSE	PILOT DATA
				F	S	M/N		
3-3925	78/4/15 TIME - 1514	NR.TRABUCO CANYON,CA	PIPER PA-23 N5641Y DAMAGE-DESTROYED	CR- PX- OT-	1 0 0	0 0 0	NONCOMMERCIAL BUSINESS	AIRLINE TRANSPORT, AGE 58, 21217 TOTAL HOURS, 800 IN TYPE, INSTRUMENT RATED.
DEPARTURE POINT		INTENDED DESTINATION						
SANTA MONICA,CA		PHOENIX,AZ						
TYPE OF ACCIDENT				PHASE OF OPERATION				
COLLISION WITH GROUND/WATER: CONTROLLED				IN FLIGHT: NORMAL CRUISE				
PROBABLE CAUSE(S)								
PILOT IN COMMAND - CONTINUED VFR FLIGHT INTO ADVERSE WEATHER CONDITIONS								
FACTOR(S)								
WEATHER - RAIN								
TERRAIN - HIGH OBSTRUCTIONS								
WEATHER BRIEFING - NO RECORD OF BRIEFING RECEIVED								
SKY CONDITION		CEILING AT ACCIDENT SITE						
OVERCAST		UNKNOWN/NOT REPORTED						
VISIBILITY AT ACCIDENT SITE		PRECIPITATION AT ACCIDENT SITE						
UNKNOWN/NOT REPORTED		RAIN						
OBSTRUCTIONS TO VISION AT ACCIDENT SITE		TYPE OF WEATHER CONDITIONS						
NONE		IFR						
TYPE OF FLIGHT PLAN								
NONE								
REMARKS-		NEAREST WEATHER STATION REPORTED 600 FT OVERCAST AND 1 MILE VISIBILITY IN HEAVY RAIN.						

Full narrative is not available



# GAME OVER – från VFR till IMC

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



## Varför vänder jag inte i tid?

Vänd i tid! Jag har hört det så många gånger. Till leda. Instruktor, skolchef, broschyrer och läroböcker tar upp ämnet. Varför vänder jag då inte? Som regel gör jag väl det, kanske. Men inte denna enda gång, som utan lite tur kunde ha slutat illa.

Jag är en förnuftig pilot. Handlar rationellt och planerar mina flygningar baserat på omfattande riskbedömningar. Har lärt mig att flygning är en kalkylerad risk. Jag bedömer MET och NOTAM samt Navigationsvarningar, lämnar in färdplan, är noggrann med tillsynen före flygning. Jag kan checklistan nästan utantill. Är expert på dubbelkoll. Jag bedömer fortlöpande riskerna.

- *Det är inte tillåtet!*
- *Nej, men man kan tänja på reglerna.*

Motorflygchef och tidigare ordförande i diskussion om nåt flygrelaterat. Båda hade nog rätt. Reglerna är till för att hjälpa oss göra det säkert att flyga.

**Farliga  
attityder är  
som smygande  
gifter.  
Omärkliga i  
små doser.**

## Ur det flygoperativa giftskåpet:

- Angrepp av gift nr 1 ger följande symtom:

*"Regler och procedurer gäller alla andra – men inte mig."*

*"Ingen ska tala om för mig vad jag skall göra! Jag flyger en bit till – regeln om 5 km sikt är för restriktiv."*

När giftet "anti-auktoritet" drabbar mig måste jag svara med ett motgift. Säg till mig själv:

*"Följ reglerna, de är tillkomna som erfarenhet av andras olyckor. Det är onödigt att upprepa deras misstag och haverera. Reglerna hjälper mig till en säker flygtur."*

- Angrepp av gift nr 2 ger följande symtom:

*"Det är bråttom. Jag måste göra något snabbt, vad som helst."*

Jag känner hela tiden att jag måste ta första bästa lösning, ofta utan att tänka först. Jag drivs av ett tvång att göra något snabbt, oavsett vad. *"Jag har inte tid att ringa och kontrollera det lokala vädret på Viared, måste hinna iväg innan det blir mörkt."*

När giftet "impulsivitet" tar överhanden ska jag tänka motgiftet *"Inte så bråttom. Tänk över konsekvenserna först!"*

- Angrepp av gift nr 3 ger följande symtom:

*"Det händer inte mig."*

Som genomsnittsmänniska har jag en tendens att tänka att olyckor drabbar alla andra, men inte mig. Jag är osårbar.

Jag vet att det är risk för sinnesvillor och kollision med marken vid flygning över kuperad terräng med dålig sikt men det har alltid gått bra hittills.

När det farliga giftet "osårbarhet" genomsyrar mig måste jag ta motgift genom att se möjligheten av att: *"Det kan faktiskt hända mig också!"*

- Angrepp av gift nr 4 ger följande symtom:

*"Jag kan göra det. Jag ska visa att jag kan."*

Jag överskattar både mina egna och flygplanets egenskaper och begränsningar.

Jag drivs av ett inre tvång att bevisa att jag duger:

*"Lite dåligt väder kan inte stoppa en man med min erfarenhet: Nu ska dom få se!"*

När giftet "macho" påverkar mig ska jag sätt in motgift genom att tänka: *"Safety first. Dumt att glänsa."*

- Angrepp av gift nr 5 ger följande symtom:

*"Vad är vitsen. Jag kan inte påverka situationen."*

Jag överlåter vad som sker och mina beslut till andra:

*"Det är inte mitt fel att horisontgyrot inte fungerar. Det skulle ju klubbens tekniker ha fixat."*

När giftet "resignation" påverkar mig måste jag ge motgift och tänka att: *"Jag är inte hjälplös. Det är upp till mig att ändra på situationen."*

- Angrepp av gift nr 6 ger följande symtom:

*"Jag ska komma fram: Allt annat är nederlag."*

Jag har bestämt mig för att flyga från A till B. Att tvingas vända nu är ett nederlag. *"Vädret är inte så dåligt. Jag kan inte ändra mig nu. Det är tecken på svaghet."*

Detta gift är farligt. Farligt därför att det representerar ett mänskligt fenomen i oss alla: En oemotståndlig strävan att hålla fast vid det ursprungliga beslutet om att nå målet. Vi har svårt att säga som Winston Churchill gjorde under andra världskriget: "Jag är en modig man, jag vågar ändra uppfattning."

När detta farliga gift utan namn angriper, sätt in motgift och tänk: "Destinationen är en belöning, inte ett mål. Vänd i tid!"

**"Vädret är inte så dåligt. Jag kan inte ändra mig nu. Det är tecken på svaghet."**

Var medveten om vilka eventuella regler du tänjer på.  
Om du tänjer på fler samtidigt börjar det bli riktigt farligt.

**Vår tröskel för att tveka är olika. Inte minst baserat på olika erfarenhet och kunskap. Var därför uppmärksam så att du inte blir den som hjälper en annan flygare, med mycket lägre "tvekanströskel", till att ta det som för honom blir ett fatalt beslut om att flyga när han inte borde gjort det. Det är inte lätt att tänka på det resten av ditt liv.**

## Vänd

När molnbasen sjunker blir man tvingad ner på lägre höjd. Flygning är inte något problem i sig, men navigationen blir mer krävande när du närmar dig höjder och master. En GPS blir i stort sett obrukbar och man måste övergå till grundläggande navigering med fingret på kartan.

Vet du någorlunda väl var du är och vad som väntar dig efter nästa sväng? När såg du dig senast tillbaka? Är du mentalt förberedd på att kunna vända? Är det fysiskt möjligt att vända där du är nu?

### Hur vända?

Välj alltid position mellan höjder och andra hinder så att du har plats att vända om du skulle behöva. Processen att uppfatta, besluta och påbörja en vändningsmanöver tar 5 – 10 sekunder. Sekunder du inte har om du väntat för länge med att bestämma dig. I trånga dalar bör man hålla sig till en sida, och då i första hand den högra. Det kan ju vara en flygar-kollega ute i samma dal på motsatt kurs.

Att ge sig själv maximalt utrymme för en sväng betyder att lutningsvinkeln inte behöver vara så brant, vilket ger lägre vingbelastning och stallfart.

# Säkerhetslandning

Detta är en situation där fokus primärt skall vara riktat mot din och dina passagerares säkerhet. Flygplan är materiella ting och kan ersättas. Det kan inte liv. Här är några tips om vad du bör komma ihåg när beslutet om att företa en säkerhetslandning har fattats.

Börja med att ta reda på

hur mycket tid du har till förfogande:

- Hur mycket bränsle har du i timmar och minuter? Det är naturligtvis mycket, mycket bättre att i god tid välja ut en lämplig landningsplats och i någorlunda lugn och ro göra en kontrollerad inflygning till den utvalda platsen, än att vänta tills bränslet tar slut med en nödlandning utan motorhjälp som oundviklig konsekvens.
- Tänk på att det kan vara smart att ha tillräckligt med bränsle kvar till minst ett par landningsförsök.

**Det är bättre att landa mitt på fältet och rulla in i skogen i slutet på fältet än att slå i trädtopparna på finalen.**

## **Landningen**

- Använd kortbaneteknik, och var mycket noga med att hålla rätt fart. Om det är mycket uppför, lägg på några knop extra eftersom du skall flyta ut i stigning.
- Välj det längsta möjliga landningsutrymmet, även om det är diagonalt över fältet.
- Undvik till varje pris masker på finalen. Det är bättre att landa mitt på fältet och rulla in i skogen i slutet på fältet än att slå i trädtopparna på finalen.
- Sist men inte minst: Sluta inte "flyga" flygplanet förrän det står helt stilla.



# Ta inga onödiga risker när ni flyger!

Vill du bli klubbens nästa motorflygchef?

Vid kommande årsmöte lämnar Mats Bergius den posten.

Tack för mig!

PS. Såg några tidningsartiklar på samma tema efter mötet. Infogat nedan //M

## I HUVUDET PÅ EN FLYGNÖRD

*Detta är en ny spalt i Flyghorisont. Des  
teman är tips, råd, fingervisningar och*

*allmänna betraktelser samt roliga erfarenheter  
och händelser i flygvärden.*

### ATT LANDA KORT

Enligt reglerna skall man kunna hålla 50 fot över tröskeln vid landning, för att sedan få stopp inom 70 % av tillgänglig bana. Klarar man inte det så är banan helt enkelt för kort för aktuellt flygplan.

**Ibland trotsar** någon det och landar precis vid tröskeln, får man inget plötsligt sjunk strax innan sättning så går det kanske bra.

**Men här är ett exempel** på en landning 20 meter innan stråkets början, ute i en havreåker. Noshjulet hade dessutom fått kontakt med havren innan huvudstället. Sättningen skedde ca 45 meter före tröskeln. Vid passage från åker till stråk har sedan alla tre hjulen rullat över en 15 cm hög kant.

**Det borde vara stor risk** för strukturella skador på flygplanet. Tråkigt nog lämnade piloten flygfältet (med flygplanet) utan att ge sig till känna. Men spåren var kvar, se bilden.

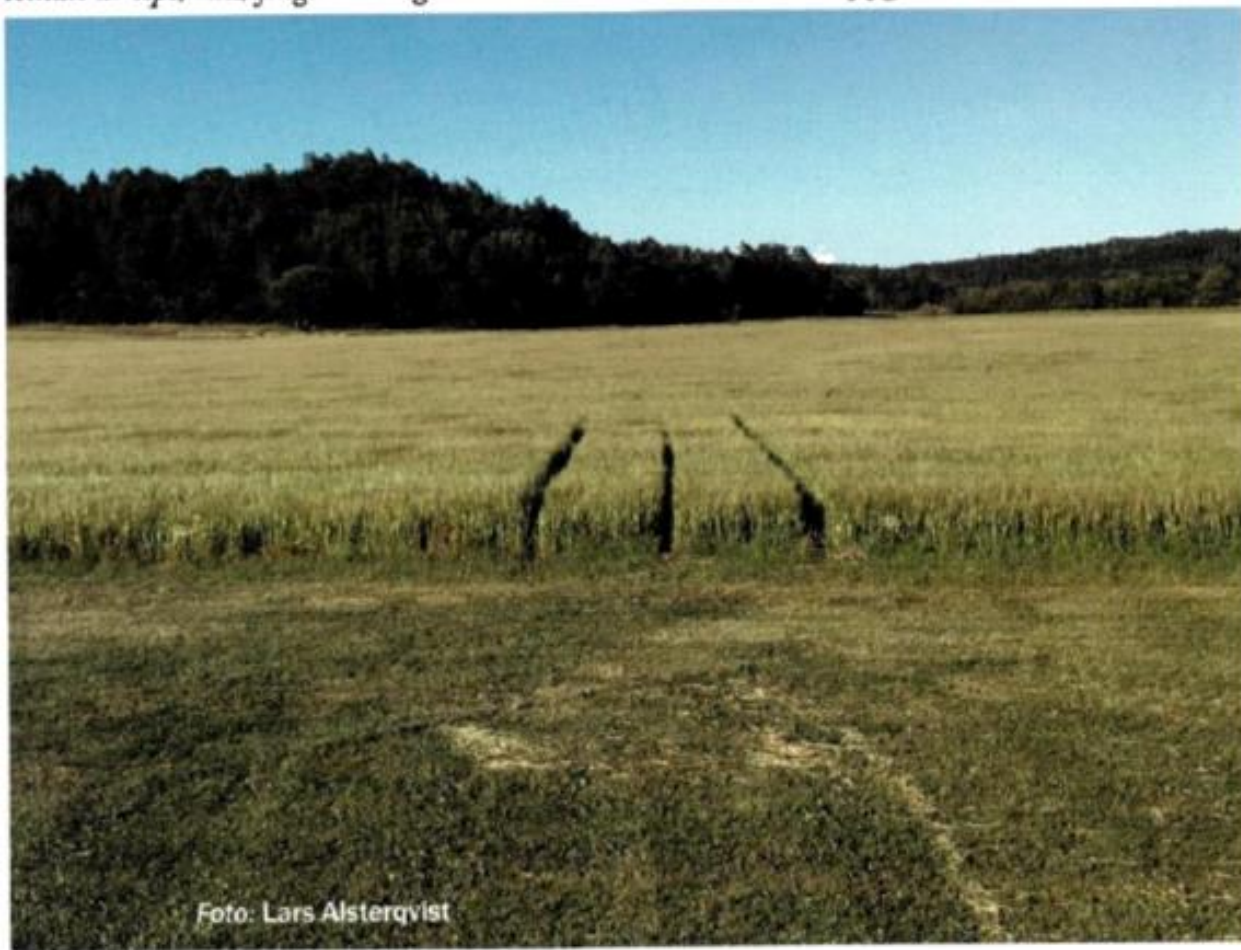


Foto: Lars Alsterqvist

Ena banändan på ett flygfält på västkusten. En okänd pilot har gjort en minuslandning. Sättning har skett i havren. Planet är okänt men spårvidden stämmer med en PA-28.

Lars Alsterqvist

PLANLEGGER NYTT LUFTSPORTSSENTER I SØRUM

NR 5 / 2017 KR 95,-

# FLYNYTT

BLADET FOR LUFTSPORT OG LUFTFART

## FAKTA TRYSIL

Åpningstider: PPR - dagslys

Baneretning: 15 - 33

Rullebane: 792 m x 30 m (8,6 m asfalt)  
(inkl sikkerhetssone)

Plassens h.o.h.: 1.900 fot

Radio: 123,500 (Trysil)

Overliggende ATC: 118,825 (Norway CTA kl. C)  
over 9.500 fot

Innflygingshjelpemidler: Ingen

Fuel: Ingen, men ring for avtale om 100LL

Landingsavgifter: Ingen

Toll: Ja

Telefon: 62 45 31 14 / 908 46 373 / 916 17 449

Nyasfalterat i Trysil med  
tydlige sättningsmarkeringar

Aiming Point

Airfield in sight

# TRYSIL

Fint när allt fungerar som det ska... 😊

# CHICKEN WINGS

BY MICHAEL AND STEFAN STRASSER

