

Að veskinu slepptu...

Að eiga einkaflugvél hefur kosti, sem sjaldan eru nefndir

Eins og oft vill verða beinist, almenn umfjöllun flugmanna um einkaeign á flugvélum, einkum að þyrnunum á þeirri leið, þ.e.a.s skyldum og kostnaði. Tryggingum, viðhaldskostnaði skýlis-leigu, gjöldum til yfirvalda o.s.frv.

Á móti þyrnunum vega líka kostir, sem minna er talað um -Duldir kostir sem fá flugvélaeigendur til þess að kyngja ókostunum og gera þátttöku þeirra í fluginu áhugaverðari. Einkaeign á flugvél, setur þig á alveg sérstakan stall. - Þetta er þín flugvél.

Þú semur reglurnar og gerir plönnin. - Þegar víðrar, hefur þú frelsi til þess að setjast upp í flugvélinu og fara eitthvert sem þú kærir þig um, í þínum tíma-ramma. Þú getur tekið vélinu yfir helgi, í viku eða mánuð í einu. Þú þarft ekki að skila henni til næsta leigjanda innan ákveðins tíma - Þú ræður. - Við að eignast eigin flugvél færðu tilfinningu sem tekur fram frelsinu sem þú upplifðir við að eignast fyrsta bílinn. Flugvélin getur opnað þér ný svæði til könnunar, sem eru flestum öðrum farartækjum ófær. Þú getur skroppið landshorna á milli á parti úr degi, sem þú gerir ekki með góðu móti á fjölskyldu-toyotunni jafnvel þótt hún sé GTI og 16V. Það er töff að vera flugmaður hvað þá flugvélaeigandi. En verður maður betri flugmaður af því einu að eiga flugvél? Það eru gild rök fyrir því að flugvélaeign sé örugglega til bóta.

Á meðal okkar eru auðvitað bæði fjölstrípustórkapteinarnir sem aldrei hafa átt eigin flugvél og flugvélaeigendur sem ekki hafa það sem til þarf, en eignaraðild breytir hugsunarhætti varðandi rekstur flugvéla. Þá er t.d. ekki bara einhver mótur undir vélarhlífinni.

- Það er orðinn þinn eigin mótur - áreiðanlegur, einfaldur, en umfram allt verðmætur og þú vilt beita honum rétt svo hann endist og endist og reynist þér vel. - Þú vilt vita að honum líði vel og það sama gildir um alla aðra hluta vélarinnar. Sá sem meðhöndlar vélinu sína með þessu hugarfari, heldur öllum mælum á grænu ekki síst í ókyrrð, sem hann forðast þó sem frekast hann má. Hann hugsar hlýtt til mótorsins og gætir þess að snöggkæla hann ekki, fylgist vel með blöndunni, og beitir bensínjöfinni blíðlega og af varuð.

Sem sagt flugvélaeigandi er líklegur til

þess að fljúga vélinni blítt og slétt í von um að rétt meðhöndlun, skili sér í lægri reksturskostnaði. Þeim sem með þannig flugmanni fljúga telja hann ábyrgan, öruggan og finnst hann hafa vélinu á valdi sínu. Þeim líður betur og bera flugvélum, flugmönnum og flugi betri sögu.

FLUGNÁM OG VIÐHALD

Flugnám í eigin vél getur reynst hagkvæmara - ekki endilega ódýrara - heldur verður þjálfunin fyllri, því flugnemi í eigin vél lærir samtímis bæði að fljúga og annast um flugvélinu á allan hátt.

Flugnemi sem þarf að fylgjast með viðhaldi vélarinnar og kosta það sjálfur, tileinkar sér á skömmum tíma hafsjó af fróðleik á því sviði. Nægir að nefna atriði eins og t.d. hvernig og hversvegna má hlífa hemlabúnaði og skilning á því hvers virði er að skipta um hluti eins og sogdælu eða rafal áður en þeir bila og hvaða endingu má búast við af þeim.

Flugvélaeigendur ættu að velja sér flugvirkja sem eru reiðubúnir til þess að annast viðhaldið með þátttöku þeirra. Ef þú ert nýorðinn flugmaður eða flugvélaeigandi, skalt þú láta flugvirkjann vita af því. Láttu ekki eins og þú vitir (og hafir alltaf vitað) allt sem vitað verður um flugvélar. Þá treysta þér hvorki hann né aðrir.

Í samstarfi við flugvirkjann þinn getur þú fylgst með viðhaldi flugvélarinnar, skoðað hana hátt og lágt og lært að skilja hvernig hún og kerfi hennar vinna. Þegar vandamál koma upp skalt þú spyrja hvað megi gera til að koma í veg fyrir endurtekningu þeirra. Vandamál geta átt rætur að rekja til einhvers sem þú gerir.

Þegar kemur að ársskoðun eða öðrum skoðunum á leiguflugvél hverfur hún úr röðinni um hríð og birtist síðan aftur eins og ekkert hafi í skorist. Það er óvíst að þú hafir hugmynd um að skipta þurfti um bremsudiska og kveikjur eða að hún hafi fengið nýjan mótorbúkkka af því að sprungur voru í þeim gamla. - Þú varst ekki viðstaddur, þú borgar ekki reikningana og þér er sama, ef vélin bara flýgur þegar þú vilt að hún fljúgi.

Ársskoðun þinnar flugvélar verður allt annað og mikilvægara. Allt sem gera þarf, hvort sem um er að ræða ónýta ljósaperu eða cylinder sem skipta þarf

um, greiðir þú, en það kennir þér líka meira og meira um vélinu og kerfi hennar.

Þegar flugvirki segir þér að skipta þurfi um cylinder vegna lágrar þjöppu, eru valkostir í boði. -

Er ráðlegt að nota stál, channel-chrome, Cermichrome eða Cerminil cylindera, með hliðsjón af því hvers-konar flug þú stundar? Hvað þýða öll þessi orð? Hvers konar cylinderar eru á mótornum núna?

Flugvirki, sem kann sitt fag, getur svarað öllum þessum spurningum og gefið þau ráð sem þú þarft til þess að taka skynsamlega ákvörðun.

Þátttaka eigenda getur lækkað kostnað töluvert auk þess sem hún er ákaflega gefandi ef flug, en ekki bara flugstjórastóll, er þeirra áhugamál. Bestu flugvirkjarnir hafa oft valið sér þessa starfsgrein vegna þess að þeir hafa unun af því að skilgreina vandamál, finna bilanir og að lokum lagfæra það sem aflaga hefur farið. Sköpunarþörf þeirra þrífst á ögrun af flóknum vandamálum sem þeir þróa að greiða úr. Að fylgjast með vinnu slíkra manna er skóli út af fyrir sig. Þó halda mætti að flugmenn og flugvirkjar séu hvítt og svart, þá er það staðreynd að samvinna af þessum toga leiðir oftast til gagnkvæmrar virðingar, jafnvel vináttu.

LOKAORÐ

Gott að eiga flugvél og þannig vin -. Mikilvægt er einnig að taka þátt í samstarfi flugmanna og flugvélaeigenda. Á þeim vettvangi skiptast menn á reynslu-sögum (oft sönnum!) hollráðum og ábendingum t.d. um flug, flugleiðsögutækni, s.s. GPS eða viðhaldsatriði sem tengjast ýmsum gerðum flugvéla eða hjálpast að við öflun upplýsinga til að hægt sé að leggja raunhæft mat á allskonar nýjungar eins og hvernig stall-kit eða vortex-generatorar gagna ákveðnum flugvélategundum.

Skyldu þá flugvélaeigendur verða betri flugmenn en hinir? Ekki beint, en þeir verða meðvitaðri um liðan vélarinnar sinnar og etv betri, ef þeir eru stöðugt tilbúnir til þess að bæta við sig þekkingu, án þess að verða yfir það hafnir að þurfa að lesa tékklistann.

• Að mestu þýtt úr AOPA Pilot.



Flugtíðindi

FÉLAGS ÍSLENSKRA EINKAFLUGMANNA



1. tbl. 8. árg mars 1996

Ágæti flugáhugamaður,

Félag íslenskra einkaflugmanna/ AOPA á Íslandi, sendir þér þetta fréttabréf, sem hefur að geyma dagskrá flug-íþróttanna og dagatal flugsins fyrir komandi flugár. Dagatalið sýnir rökkur-tíma, fyrirhuguð mót, flugkomur, keppnir og annað sem flugáhugaþólk hefur viljað hafa á flugdagatalinu á liðnum árum.

Því er þó einkum ætlað að minna flugáhugamenn á bjarta flugdaga og gefa ekki upp vonina og réttindin, þótt á brattann sé að sækja.

FÍE / AOPA sendir þér Flugtíðindin með Flugdagatalinu að gjöf en býður þér jafnframt að vera félagi. Þess vegna fylgir giróseðillinn með.

Hvað er FÍE / AOPA ?

Félag íslenskra einkaflugmanna var stofnað 10. október 1947 og hefur það starfað síðan, þó undir nafninu Vélflugfélag Íslands um nokkura ára skeið. Félagið er **landssamtök einstaklinga** með flugréttindi eða í flugnámi og beitir sér einkum að mál-efnum á vettvangi vélflugs.

Hversvegna þetta "AOPA"?

Árið 1984 gerðist félagið aðili að alþjóðasamtökum flugmanna og eigenda loftfara. AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) sem eru öflugustu alþjóðasamtök flugmanna, sem ekki fljúga í atvinnuskyni og það afl sem mest áhrif hefur á að setning reglna um flug og önnur þróun flugmála sé ásættanleg fyrir flugmenn og þeirra flugstarfsemi.

Félagar í AOPA eru yfir 400.000 og launaðir starfsmenn AOPA, sem vinna að hagsmunamálum flugmanna í Bandaríkjunum (og þar með okkar) eru yfir 200. Árangur af þeirra starfi skiptir okkur verulegu máli. T.d. er framleiðsla einfaldra einshreyfils flugvéla í Bandaríkjunum, möguleg að nýju vegna breyttrar löggjafar þar

vestra, sem fékkst samþykkt fyrir þrotlausa baráttu samtakanna. Cessna-verksmiðjurnar eru að hefja framleiðslu slíkra flugvéla aftur eftir áratugs hlé.

Nýju JAA flugskírteinareglurnar (JAA=Joint Aviation Authorities = sameinuð flugmálayfirvöld Evrópu) verða mun



hagstæðari íslenskum flugmönnum en núgildandi reglur og það eigum við fyrst og fremst að þakka áhrifum fulltrúa AOPA, í JAA-nefndinni sem reglurnar samdi. Flest bendir til þess að menn muni eiga afturkvæmt eftir að hafa tekið sér hlé frá flugi og flugréttindin muni ekki ógildast á þremum og hálfu ári eins og nú gerist.

Samgönguhlutverk vélflugs

Vélflug er eina fluggreinin sem gegnir samgönguhlutverki. Til þess eru gerðar allt aðrar kröfur en til annara fluggreina og íþróttapætti þess verður alls ekki sinnt án a.m.k. einkaflugréttinda.

Verjum réttindin!

Það er þess vegna grundvallaratriði að við stöndum saman um að verja þessi réttindi og stuðlum að því að mönnum sé kleift að afla þeirra, njóta þeirra og viðhalda þeim. Öllum á að vera ljóst að þetta er ekki hægt nema hafa tækin og aðstöðuna. Þ.e.a.s. flugvélar, flugvelli, flugskýli og frelsi til þess að nota og njóta. Okkar sterkasti bakhjarl eru AOPA samtökin, þau taka tillit til óska okkar og athugasemda og er óskandi að hið sama megi brátt segja um valda-

stofnanir, sem standa íslenskum flugmönnum nær.

Aðsteðjandi vandamál

Flest vandamál sem flugmenn annarra þjóða hafa þurft að glíma við, eigum við í vændum ef við höfum ekki nú þegar fengið þau. Má þar nefna takmarkanir á flugstarfsemi vegna umhverfissjónamiða og sambýli við fólk sem hefur sérskoðanir um gagnsemi flugs eða einblínir á þær eins og hættu, hávaða eða mengun. Evrópureglur um hávaðamengun á flugvélum, hafa þegar tekið gildi hérlandis og hafa stjórnvöld boðið setningu hávaðareglna vegna umferðar vir Reykjavíkflugvöll. Í baráttu fyrir tilveru okkar munum við njóta þeirra lausna, sem erlendum kollegum okkar hafa hugkvæmst, ef við tökum þátt í alþjóðasamstarfi með þeim. Við hvorki þurfum né eigum að eyða kröftum okkar í að finna upp hjólið.

Áhafnakort AOPA

AOPA Crew card áhafnakortið, **stendur félagsmönnum FÍE til boða**. Kortið er ótrúlega áhrifamikilið og eru ótal dæmi um að það hafi greitt götu manna, t.d. veitt þeim aðgang að lokuðum svæðum sem flugáhugamenn eiga erindi á eða bara þróa skoða. Afsláttur af gistingu og bíla-leigubílum erlendis, hefur einnig verið ótrúlegur. Hótelherbergi á flugvelli í Balte-more átti (í nóv. s.l.) að kosta \$82 nóttin fyrir einn. Það fór niður í \$45 fyrir hjón þegar íslenska AOPA kortinu var framvísað. Stór Ford bílaleigubíll sem átti að kosta \$375 á viku varð að nýjum Lincoln Continental fyrir \$200 á viku þegar kortið var dregið fram. (Þannig Lincoln kostaði þá \$10.000 meira en Jeep Grand Cherokee Ltd til upplýsinga ef einhverjir flugmenn eru ennþá með bíladelu.) Svipaðar sögur hafa félagar okkar sagt af áhrifum kortsins víða annarsstaðar t.d. í London, Luxemburg og München.

JAA reglur um skíteini



Skeljungur hf.