

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2015

[www.lfk.se](http://www.lfk.se)



**Återuppbyggnad  
av klubben**

## INNEHÅLL

Sid 2 Ordförandens inledning

Sid 3 Gamla klubbhuset 1943-2015

Sid 8 Sista och första lektionen, Första EIR certifikaten!

Sid 9 Guld igen!

Sid 9 Bye, bye Kilo India India, old chap!

Sid 11 Flygplanskonstruktörer under test, Drönarkurs på programmet!

Sid 12 Invigning!

Sid 13 Cubbygget har startat igen!

Sid 14 LFK + LSK = SANT!, Nya hyresgäster

Sid 15 Bem-vindo nossos amigos brasileiros

Sid 16 Första flygterminalen

Sid 17 Först på Råberga flygfält

Sid 19 Grattis Draken!

Sid 20 Grattis på 70-årsdagen

Sid 21 LFK i backspegeln

Sid 22 Silvervingar

Sid 23 Flygande bönder

Sid 25-34 Medlemmars reseberättelser

Sid 35-43 Klubbkvällar

Sid 43-52 Debattartiklar

Sid 53 God Jul!

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

## KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

### Ansvarig utgivare

Björn Rystedt

### Redaktör & Layout

Björn Rystedt

## LINKÖPINGS

## FLYGKLUBB

### Adress

Pilotgatan 10

582 78 Linköping

### Hemsida

[www.lfk.se](http://www.lfk.se)

### E-post

[info@lfk.se](mailto:info@lfk.se)

### Telefon

013-315493

### Gironummer

Bankgiro 5869-8507

### Organisationsnummer

822000-2979

## Ordförandens Inledning

Under 2014 så låg fokus på att flytta från gamla klubbhusområdet till det nya. Under 2015 så har fokus legat på att bygga upp klubbverkssamheten igen. Det tycker jag att vi har lyckats bra med, även om en hel del kvarstår att göra.



Våra medlemmar har under ledning av vår Skolchef, Jonna, lagt ner ett stort jobb på att få i ordning klubbhuset. Vi lyckades att flytta en pågående PPL och IR-utbildning från gamla klubbhuset till det nya utan att det påverkade våra elever, vilket är ett gott betyg. Sedan dess så har vi inrett lektionssal, fikarum, kök, skolchefsrum m.m. Det som är kvar att göra är att inreda våra gästrum samt att få igång simulatormen igen.

I slutet av maj hade vi ett större flygande besök av "Flying Farmers" från Storbritannien. De var mycket nöjda och imponerade över vårt klubbhus och hangar.

I mitten av augusti så invigde vi det nya klubbhusområdet. Linköpings Borgmästare, Helena Balthammar höll invigningstalet. MVFK ordnade en fin flyguppvisning för att fira att Saab Safir fyllde 70 år. Sedan hade vi en gemensam hangarfest på kvällen.

I slutet av året så skrev vi på ett samarbetsavtal med Linköpings Segelflygklubb som framöver kommer att hyra in sig i vår bygglokal. Mycket bra! Det bådär gott för ett fortsatt gott samarbete mellan klubbarna. I den nya bygglokalen så har arbetet med att få upp SE-KEG i luften igen startats upp på nytt efter att ha legat i träda under flyttåret.

Det mest glädjande var dock att efter sommaren så har flygtidsuttaget stigit i klubben och skolan. Nu när vi kan erbjuda ett av Sveriges lägsta flygtimpriser så ser framtiden ljus ut för LFK! Nästa steg är att börja byta ut delar av vår flygplansflotta. Förra året såldes SE-MEV och i år såldes SE-KII. Vi har under hösten tittat på att hyra in ytterligare två flygmaskiner, vi får se vad som händer med detta i början av nästa år.

Ett mycket trevligt avslut på både flygåret 2015 och min tid som ordförande var att få leda den flygande julgranen över Östergötland. Detta har vi, trots svårigheter med väder, lyckats genomföra de senaste åren och jag hoppas att vi kommer att kunna fortsätta med det som en årlig tradition.

Nu lämnar jag över arbetet till den nya styrelsen och ser fram emot ett lovande flygår 2016 med bl.a. SM-vecka i Norrköping och stor flygdag på Malmen när Flygvapnet firar 90 år.

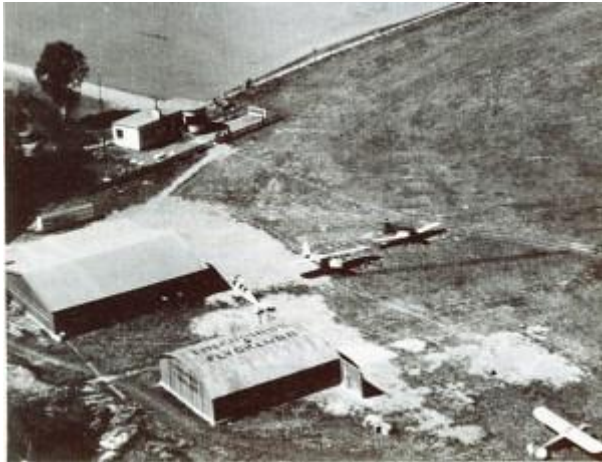
Flygarhälsningar,  
Björn, ordförande LFK 2014-2015

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Artiklarna i denna samlingsutgåva av Kontakten kommer till största del från det som publicerats på vår hemsida under året. En del har skrivits om eftersom saker och ting har hänt efter att artikeln skrevs. På vår hemsida så finns det dessutom i alla artiklar en hel del länkar som saknas i denna samlingsutgåva.

## Gamla klubbhuset 1943-2015



Ett klubbhus historia är inte helt enkelt att följa. Oftast så är det flygplanen eller personerna som står i förgrunden i berättelserna. Men tittar man på gamla bilder i arkivet så dyker klubbhuset upp lite då och då i bakgrunden. De exakta årtalen är inte helt enkelt att bestämma, då det ibland skiljer sig i datum som står på fotografier och datum som står i gamla nummer av Kontakten och vår jubileumsbok från 1983. Tyvärr saknas också en hel del äldre nummer av Kontakten i vårt arkiv.

Vårt gamla klubbhus invigdes 1943 av dåvarande kronprinsen Gustaf Adolf. Men faktum är att det

hade ett par år på nacken redan då. Innan LFK övertog huset så stod det placerat på norra sidan av fältet och nyttjades av Saab provflygavdelning. Tyvärr har jag inte lyckats hitta några bilder av hur det såg ut vid den tiden, men eftersom det finns ett rum på nuvarande Saab provflyg med exakt samma form som rundeln som fanns på LFK klubbhus så misstänker jag att man flyttade en del av det gamla provhuset från norra till södra delen av fältet och i samband med detta så kunde LFK så att säga få det som blev över.



På en av de första bilderna på klubbhuset från 40-talet så ser man glada LFK-medlemmar med sina segelflygplan framför klubbhuset. LFK hade en segelflygsektion fram till 1973 då LFSK bildades. Under kriget så var flygbränsle hårt ransonerat, så det var mest segelflyg förutom ett och annat pass som målgång för att luftvärnet skulle ha något att öva mot.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

På en annan tidig bild av klubbhuset så ser man klubbmärket från 1952 på fasaden mot fältet. På baksidan på bilden står det 1955, vilket verkar stämma. Skorstenen har fått en annan överdel, så troligtvis så har uppvärmningen ändrats. Ett litet staket har satts upp mellan klubbhuset och fältet för att förhindra barn och lösa hundar från att komma in i farozonen från propellrar.



På en annan bild från samma tidsperiod så ses ett antal av klubbens flygplan framför klubbhuset och trähangaren samt servicehangaren. Närmast ses SE-ATU. Det var en havererad Piper J3 Cub som LFK köpte från Bulltofta 1948. LFK mekaniker Kalle "Flaps" renoverade den och sedan flög den i LFK regi fram till 1957. I bakgrunden, delvis skymd, står med stor sannolikhet SE-ADN, en D.H. 60 Gipsy Moth allmänt kallad "Pontus", som köptes in 1938 och

flög i LFK fram till 1957. Den sista är troligtvis SE-AZT, en Luscombe 8A Silvaire, som flög i LFK mellan 1952 och 1956. Med andra ord så är bilden tagen någon gång mellan 1952 och 1956.

Här står ett antal LFK:are med Kalle i mitten uppställda framför en J3 Cub (svårt att se vilken individ det är, men av färgen att döma SE-ATU). Klubbhuset är som vanligt med i bakgrunden.



På en annan bild syns SE-CMU, en Mooney M20B, som köptes 1962 och såldes 1963. Någon har pyntat rundeln med ett par blomlådor. Det gamla klubbmärket är borttaget och eftersom LFK bytte klubbmärke 1963 så är bilden troligtvis tagen under det året.

Sedan dess har klubbhuset byggts ut i etapper.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



1961 (? enligt datering på fotografiet till höger, men det kan inte stämma då SE-CMU enligt ovan köptes in 1962) så byggdes den södra delen med lektionssal. En extra entré byggdes i passagen mellan ursprungsdel och tillbyggnaden. Klubbmärket på fasaden är det samma som hängt med till nya klubbhuset!

1979 (? ritningarna till bygglov är daterade 1979-01-15) så byggdes den norra sidan ut med två extra rum till höger om rundeln. Dessa nyttjades under de sista åren som rum för skolchef och som planeringsrum med briefingdator. Rampen upp mot den nuvarande entrén sattes på plats för att även handikappade skulle kunna komma in i huset.

På bilden bredvid kan man se LFK flotta av Cessna. SE-FKR, en Cessna 150, i förgrunden köptes in 1970 och såldes 1977 (? 1977 enligt jubileumsboken, men bilden ovan måste vara tagen tidigast 1979, så det kan inte stämma).

År xx så togs den gamla entrén bort. Det har även gjorts en del större omflyttningar av väggar inuti klubbhuset. Bl.a så slogs två rum ihop för att öka expeditionsytan. I årsberättelsen från 1998 nämns att flera ALU-arbetare tjänstgjort på klubben under året med bl.a. upprustning av lokalerna (se Kontakten nr 6 1998).



År 2003 (se Kontakten nr 2 2003) genomfördes en större renovering av klubbhuset och man hittade då asbest i golvet till lektionssalen.

Det sista större arbetet vi gjorde på vårt gamla klubbhus var att 2013 måla om det inför vårt 80-årsjubileum. Då visste vi inte att vi bara två år senare skulle flytta till andra sidan fältet. Klubbhuset, som berättats om i ett tidigare inlägg, även använts som den första terminalen för passagerarflyget från Saabfältet. Mellan 1979 och 1983 så använde AMA-flyg LFK klubbhus för att ta emot sina passagerare. Det ska under denna tid ha funnits en ankomstdisk strax till höger efter den nuvarande entrén, men jag har tyvärr inte hittat några bilder på den.

I och med rivningen av gamla klubbhuset så klarade vi också av våra åtaganden. Mindre än 1,5 år efter att vi fick vårt besked att vi måste flytta så har vi rivit och sålt tre hangarer, byggt en samt rivit ett klubbhus och byggt ett nytt.

Nedan är bilder från rivningsarbetet. Det är sorgsna bilder, men handen på hjärtat. När vi rev loss väggpaneler och tak så upptäckte vi en hel del som var i mycket dåligt skick. Det hade kostat klubben en hel del pengar att renovera de gamla byggnaderna om vi hade stannat kvar på andra sidan fältet. Klubbmedlemmarna fick slita för att plocka loss all inredning. För att få ner priset för rivningen så

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

skulle vi "källsortera", d.v.s. plocka bort alla rör, all el, fönster och dörrar samt så långt som möjligt all isolering.

Cirkeln har i detta fall också slutits. Vårt nya klubbhus står inte långt från det ställe där flygutprovningens barack stod, som sedan blev vårt klubbhus 1943. Avslutningsvis på samma sätt som när Sverige byter kung, klubbhuset anno 1943 är dött, länge leve klubbhuset anno 2015!



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

## Sista och första lektionen

Torsdagen den 12 mars hölls den absolut sista lektionen i LFK gamla klubbhus. Den 17 mars höll Frasse den absolut första lektionen i LFK nya klubbhus. Det var PPL-kursen för 2014/15 som fick äran av att vara elever vid bägge tillfällena.

Det nya klassrummet är ljust och fint och ser ut att fungera bra för både lärare och elever.

Många förändringar det senaste året, men livet för LFK går vidare.

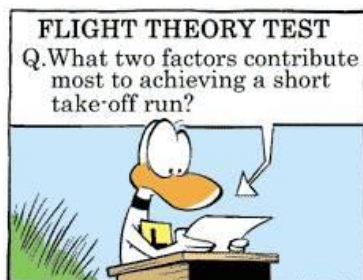


## Första EIR certifikaten!



Pierre Ankartun från LFK är sedan den 7 juni klubbens första innehavare av den nya förenklade IR-behörigheten EIR (En-Route Instrument Rating). Med kontrollanten Kjell Nordström vid sin sida trotsade de vinden och gav sig upp i lufthavet denna mycket blåsiga dag för att göra flygprov. Med en EIR får flygning på sträcka utföras enligt IFR medan all flygning där hinderfriheten är mindre än 1000 fot måste flygas enligt VFR. Det finns för tillfället endast ett fåtal EIR utfärdade i Sverige än så länge men så sent som i idag (tisdag) gjorde ännu en av våra elever från vinterns teorikurs sitt flygprov för EIR vilket

också gick bra. Eleven heter Bo Kronqvist och bor i Stockholm och han har gjort den praktiska delen av flygutbildningen på Airways i Västerås.





## Guld igen!



Svenska och Nordiska mästerskapet i Precisionsflygning har genomförts i veckan. LFK representerades av Lars Östling och Torbjörn Ohlén. Och det blev full pott för våra deltagare.

- Lars Östling deltog i det svenska laget i Nordiska Mästerskapet och tog hem guld.
- Lars Östling tog individuellt guld i SM i Civil Flygfemkamp.
- Torbjörn Ohlén tog individuellt silver i SM i Civil Flygfemkamp.
- Lars Östling och Torbjörn Ohlén tog lagbrons i SM i Precisionsflygning

Detta var tredje året på raken som LFK tog guld i Civil Flygfemkamp. 2013 så tog Torbjörn enskilt guld och 2014 var det

Lars tur. Bägge dessa år tog LFK dessutom lagguld, men i år utdelades det inget lagpris i Flygfemkampen.

Nu har LFK nyligen ordnat målade banmarkeringar på Saabfältet för att kunna träna precisionslandning. Jag hoppas att det innebär att fler medlemmar prövar på denna sport som ökar flygkickligheten och skapar en ny dimension i flygandet! Nästa år går dessutom SM veckan i Norrköping. Där ingår bl.a. Precisionsflygning och Konstflygning.

*LFK håller på att sakta men säkert förnya flygplansflottan. Förra året såldes SE-MEV, men pengarna från den försäljningen har till stor del gått åt för att bekosta flytten till nya klubbhusområdet. I år såldes SE-KII. Det innebär att klubben nu har tre PA-28, en DA-20 och två Bulldog som vi hyr in för Ava och förbandsskolning. Klubbstyrelsen har under hösten tittat på att hyra in ett par extra flygmaskiner för medlemshyrning, men ännu finns inget avtal klart. Vår sista DA-20, SE-MEB, ligger också ute till försäljning och så fort den affären blir klar så kommer våra PA-28 att sakta men säkert ersättas. De nya flygplanen ska bl.a. ha Mode S transponder och 8,22 kHz radiosystem för att klara av och flyga i Europa. Vi tittar också på GPS-navigeringssystem som klarar av de nya kraven för GPS-stöttade inflygningar IFR.*

## Bye, bye Kilo India India, old chap!



Idag så lämnade en av klubbens trotjänare landet. SE-KII byter ägare efter ca 14,000h och 60.000 landningar i LFK regi. Det är många som fått sin första flygtur i Ivar, Ivar och det är många som flugit sin första EK.

LAE lade upp en bild på vår Facebookgrupp (se nedan). Den föreställde Ivar, Ivar som nyanländ maskin år 1989 direkt från Pipers fabrik i USA. SE-KII registrerades i Sverige 89-08-09 av AB Nyge-Aero, Nyköping (lev. YQX-SNN-NYO 89-07-24/25). Nyge använde sedan KII

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

som demomaskin för den nya varianten av Piper PA-28, d.v.s. "Cadet".

90-04-10 så övergick hon i LFK regi där hon som sagt var flög fram tills idag, den 30 september 2015. 25 år som skolflygplan ställer höga krav på konstruktionen.



Det sista året så har Ivar, Ivar flugit på gångtidsförlängning. Motorn var därmed inte godkänd för skolning eller för bruksflyg, men för medlemsuthyrning så godkändes den 100h i taget efter inspektion av vår tekniker. Styrelsen tog dessutom för ett år sedan beslutet att inte byta till en ny motor eftersom det framöver även skulle krävas byta av radio och transponder för att klara kommande regelverk. Under sommaren så flög därmed Ivar, Ivar på de sista 100 timmarna.

Själv så passade jag på att flyga Ivar, Ivar så mycket det gick. Eftersom vi inte längre behövde lägga undan pengar till motorfond så var timpriset bara 950 kr/h. Att kunna hyra ett fullt IFR-utrustat flygplan för under 1000-lappen är svårslaget. Dessutom så fungerade motorn faktiskt mycket bra. Lättstartad och bra dragkraft.

De senaste åren har LFK skurit ner på flygplansflottan rejält. 2013 så såldes SE-LBV till Österrike. 2014 såldes SE-MEV till Frankrike. Nu var det SE-KII tur att fara till Storbritannien. Tre minusposter i det svenska luftfartsregistret. Kanske något för Transportstyrelsen att fundera på? Varför minskar den svenska flottan?

Vår andra DA-20, SE-MEB, är också till försäljning. Vi har en del intressenter, men ännu har inte något kontrakt skrivits på. Samtidigt börjar vi dock att se efter en ersättare till KII och MEB. Enligt den strategi som redovisats på flera klubbmöten så siktar vi in oss på en PA-28 i bra skick för att vid behov även utrusta den med Mode S och 8,33 kHz radioapparater. Vi har tittat på ett antal förslag, men eftersom det är köparens marknad idag när det gäller flygplansaffärer så behöver vi inte ha så bråttom.

Det är lite sorgligt att bli av med en gammal kompis, men som tröst så kommer hon att få det bra. Destinationen är klassisk flygmark. Biggin Hill utanför London. En av de mest berömda flygbaserna under slaget om Storbritannien. Där kommer hon att få ny motor, ett brittiskt registreringsnummer och fortsätta som skolflygplan.

Hmm...man kanske skulle åka och hälsa på Ivar, Ivar och samtidigt ta sig en tur i en Spitfire?

*Framtiden för allmänflyget i Sverige hänger på om vi lyckas locka till oss fler potentiella piloter. Det gäller att ta nytta av det intresse som finns hos ungdomar. Vi har därför beslutat för att starta igång en ungdomsutbildning på prov under 2015-16. Under hösten så genomförde vi en aktivitet i samband med höstlovet och tanken är att dra igång själva utbildningen i början av 2016.*

## Flygplanskonstruktörer under test



LFK anordnade den 28 oktober, i samband med Linköpings skolors höstlov, ett öppet hus för ungdomar där vi visade flygplan, presenterade den planerade ungdomsutbildningen och tävlade om en flygtur i en av klubbens PA-28:or.

Dessutom visad Bigglesklubben upp ett av sina radiostyrda flygplan och informerad om deras aktiviteter tillsammans med Linköpingseskadern. Vi tog upp namn och kontaktuppgifter på de som var intresserade av ungdomsutbildningen och vi kommer att kontakta dem inom kort när vi har vinterns program färdigt.

Tävlingen gick ut på att med tre A4-papper, två grillpinnar och tejp konstruera ett flygplan som skulle flyga så långt som möjligt. En mängd modeller prövades ut och till slut kunde vi kora en segrare. Från början hade vi tänkt oss att de tre första skulle få flyga, men vi beslöt oss att eftersom det var fyra deltagare i tävlingen så kommer alla att få flyga oavsett resultatet. Vi var helt enkelt imponerade över att de satsade så mycket på att vinna.

Flygningen kommer att ske i närtid när föräldrar kan delta och givetvis vädret medger en trevlig tur.

*Det gäller att hänga med i utvecklingen. LFK har numera en kurs för blivande drönarpiloter som vi erbjuder bland kursutbudet på vår hemsida. Eftersom det inte finns några tydliga krav på vad en sådan kurs ska innehålla från Transportstyrelsen så kan vi ge och ta från framför allt vår IR-utbildning så att det passar en intresserad kund.*

## Drönarkurs på programmet!



Den 24 oktober genomförde LFK, i samarbete med Drönarakademien, en kurs för drönarpiloter. Detta är ett mycket bra sätt för piloter som befinner sig på marken att förstå hur det fungerar för piloter som befinner sig i luften så att de kan samarbeta på bästa sätt.

Marknaden för förlösa flygplan expanderar kraftigt. Just nu så ersätter de framför allt helikoptrar för att kunna övervaka och fotografera

från höjd. Mycket snart lär vi också se liknande lösningar för övervakning av kraftledning m.m. Men den senaste tidens incidenter visar också på att luftrummet kräver samarbete mellan de olika aktörerna. Dessutom krävs förståelse för regelverk och luftrumets uppdelning.

LFK levererar detta i ett utbildningspaket bestående av vår Mörkerutbildning som är certifierad som fristående utbildning av Transportstyrelsen och våra kurser i luftrumskunskap som är delar av den certifierade PPL/IR-teorin.

LFK kan ge liknande kurser för företag som är intresserade av att lära sig regelverk och luftrum. Kanske det snart kommer att finnas en heltäckande certifierad utbildning, DPL – Drone Pilot License?

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Se videoreportage i Corren (länk finns på vår hemsida).

Nu har ICAO, EU och Transportstyrelsen precis kommit ut med en loggbok för drönpiloter. Där kallas det för "Remote Pilot Logbook". Så licensen borde med andra ord heta något i stil med RPL – Remote Pilot License?

## Invigning!



I strålände augustiväder så invigdes det nya klubbhusområdet den 22 augusti. Linköpings Borgmästare Helena Balthammar stod för invigningstalet. Tanken var att hon skulle få fälla skynket över den nya skylten på vår hangar, men trots flera sena kvällar så kom den upp på väggen först ett par timmar senare. Men nu finns den där och "Linköpings Aeronauter" är fortsättningsvis ett samlingsnamn för alla klubbar och privatpersoner som bedriver flygverksamhet från Saabfältet (även fast Linköpings Segelflygklubb håller till med majoriteten av sin verksamhet i Finspång).

Efter invigningstalet så serverades det tårta i klubbhuset. Klubben hade köpt in massor av tårta till alla medlemmar.

Invigningen samordnades med Safir 70-års Fly-In som arrangerades av MVFK. Dagen till ära så samlades det därför Safirer från när och fjärran på plattan utanför LFK klubbhus.

På eftermiddagen så genomfördes en mindre flygshow. Först passerade Saab SK 35 Draken på väg hemåt från uppvisning i Örebro. Den gjorde ett par svängar över fältet. Besöket var passande eftersom även Draken firade jämna 60 år. Hälsa på hemma där hon föddes med andra ord! Tyvärr så kom den tredje jubilarer, Saab B 17 inte i luften eftersom det strulade med ett sporrhjul. I år var det 75 år sedan hon flög för första gången.



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Safirer var det gott om i luften. Team 50 dök upp som tregrupp och gjorde en snygg uppvisning med rök. Pelle flög uppvisning i enskild Safir samt i sin BA-11. Slutligen så var det Alex som gjorde en uppvisning i Bulldog.

Kvällen avslutades med hangarfest. 110 personer hade samlats i vår nya hangar och Restaurang Albatross serverade som vanligt utmärkt mat. Alla som varit med och hjälpt till så att LFK klarat av flytten med bravur tackades av. Linköpings kommun i form av NuLink och St Kors som hjälpt till med hangarbygge och arrendeavtal

samt Saab som stöttat med själva klubbhuset. Många klubbmedlemmar har hjälpt till under det senaste året, men framför allt Nicke, Jonna och Peter Curwen som lagt ner mycket jobb på att få till hangar, klubbhus och tankanläggning. Idéer kan bli verklighet. Linköping är verkligen Flyghuvudstaden!

Ämnet som diskuterades hela kvällen var givetvis flyg. Vi kryddade samtalet med snapsvisor med flygartema. När efterrätten var uppäten så startade kvällens band sin spelning. Vad bandet egentligen kallar sig är det ingen som vet, men det består av medlemmar ur våra flygklubbar.

Alla som var där var överens om att vi måste ha en hangarfest och Fly-In årligen. Nästa år är klubbhuset helt färdigt och då finns det möjligheter att sova över där.

Ett stort tack till alla som var med och gjorde dagen till en flygfest!

## Cubbygget har startat igen!



Efter att ha stått stilla i över ett år så har SE-KEG projektet åter startats upp! De senaste veckorna har projektmedlemmarna städat upp och iordningställt bygglokalen. Vingar och hyllor med delar har burits in från hangaren och förrådstältet och ställt upp längs väggarna. El har dragits in vid arbetsbänkarna.

Ikväll så började vi äntligen på att arbeta på själva flygplanet. Vingarna dukades förra året, men nu är det äntligen dags att sy fast duken i spryglarna. Kvällens arbete var därför att förstärka duken ovanpå varje sprygel så att

sömmarna inte skadar duken. Snart ska de stora nålarna fram för att sy fast duken i spryglarna. Efter det så lägger vi på skyddsremсор ovanpå sömmarna och fäster alltihopa med dope.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

## LFK + LSKF = SANT!



LFK och Linköpings Segelflygklubb – LSKF har genom åren haft olika nivåer av samarbete. LFK bildades 1933. Under kriget så var flygbensin en bristvara och Flygvapnet stöttade startandet av Segelflygklubbar för att utbilda framtida militära piloter. LSKF bildades 1940, men redan 1942 så slogs klubbarna ihop till en.

Detta förhållande höll fram till 1973 då man delades upp i två klubbar igen. En av orsakerna var att LSKF då höll till ute på Malmen, medan LFK mest höll till på Saab-fältet.

För några år sedan så blev det stopp på både segelflyg och fallskärmschoppning ute på Malmen. LSKF flyttade då sin verksamhet till Finspång där man fortfarande håller till.

Men på vintrarna så har LSKF hyrt lokal i LFK gamla hangar för att kunna putsa på sina segelflygplan. Då hangaren skulle rivras så uppstod frågan var segelflygarna skulle hålla till om vintrarna.

Eftersom LFK fick tag på ett klubbhus med gott om plats så beslöt sig LSKF att man var intresserad av att hyra delar av bygglokalen för sina vinterprojekt. Det innebär att Cubrenoveringen framöver kommer att samsas om utrymmet med ett antal segelflygplan. Mycket trevligt!

För att visa på att klubbhuset nu inte enbart är för LFK verksamhet så sattes idag även LSKF klubbskylt upp på väggen mot vägen. Välkommen LSKF till Pilotgatan 10!!

Läs mer om Segelflyget inom LFK i vår jubileumsbok från 1983.

## Nya hyresgäster!



Den 25 november så signerade jag och segelflygklubbens ordförande Hans Larsson ett kontrakt där LSKF hyr hälften av bygglokalen samt ett förvaringsrum i anknytning till bygglokalen. Detta innebär att nu är vi två föreningar som nyttjar klubbhuset, helt enligt intentionerna från i somras när vi satte upp bägge klubbarnas märken på fasaden mot vägen.

LSKF har redan börjat riva delar av väggen mot hangarerna för att sätta in en port. Sedan kommer man att göra i ordning rampen upp mot klubbhuset. Detta kommer att underlätta för bägge klubbarna när vi vill ta in flygplan eller delar av flygplan i bygglokalen för underhåll.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Under resten av kvällen så höll Cubprojektet på i bygglokalen med att sy vingarna. Först markeras alla hål och sedan tar man fram de långa nålarna för att dra tråden från ena sidan till den andra. Det svåra är att få till de första knutarna, men efter en stund börjar handlaget från förra året att komma tillbaka. "Modified Seineknop" är inte helt enkel att få till första gången man provar...



*Saab har som säkert är känt av de flesta sålt Gripen till brasilianska flygvapnet. Det innebär att det finns en hel del brasilianska ingenjörer och piloter i Linköping. De som har brasilianskt flygcertifikat är välkomna att bli medlemmar i LFK och hyra våra flygplan. Man kan flyga upp till ett år på ett utländskt certifikat i Sverige. Därmed så kommer det framöver bli mer och mer engelska på LFK. Även i Kontakten artiklar.*

## Bem-vindo nossos amigos brasileiros



November 22, Linköping Flying Club was visited by brazilian engineers with their families.

Members of our club that are also Saab employes wanted to show their new colleagues Linköping from above.

The weather was perfect! Cold air gives high trust in the engines. There was no turbulence and the visibility was almost endless. The first snow painted the areas around Linköping white.

We had three aircraft at our disposal. Two PA-28 and one DA-20. During they day almost 30 persons had the chance to come up in the air.

For some it was the first time they flew in a small

aircraft like the PA-28.

The route we flew was first to the north to exit Saab airspace at Östra Harg. Then we contacted Östgöta control and requested to climb to 2000 ft above Linköping. After passing Linköping we flew south and turned at Bjärka-Säby castle. Finally we flew back to Linköping passing Hovetorp and Sturefors castle before landing again at Saab airport.

The response was great. Everyone seemed to have had a wonderful day and enjoyed the flying. At least two would take up flying when they come back to Brazil and another, that already has a brasilian pilot license, will maybe become a member of our club in order to rent a aircraft to fly by himself. For us who did the flying it was also a great day. Flying is always fun, but it is even better when you have the chance to show someone else how fun it can be.

Many thanks to Mikael, Fabrice and Fredrik who together with myself piloted our aircraft!

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

*Under en så pass stor omställning som den som LFK gått igenom de senaste två åren så är det viktigt att komma ihåg sina rötter. Därför så har vi med jämna mellanrum presenterat artiklar om LFK historia. Mer finns att läsa i vårt digitala arkiv och snart också i vårt bibliotek i klubbhuset.*

## Första flygterminalen



passagerarterminal!

Nu när vårt gamla klubbhus gått i graven så är det nyttigt att titta tillbaka i historien. En sak som jag tror många av de nyare medlemmarna inte är medvetna om är att LFK klubbhus faktiskt användes som terminal för de första flyglinjerna som trafikerade på Saab-fältet.

1979 började göteborgsbolaget AMA-flyg (Aero Marketing AB) eller AMA Air Express, att flyga reguljärt från Saab-fältet. Först 17 september 1987 invigdes Linköpings Flygplats egna flygterminal. Under delar av denna period användes alltså LFK klubbhus som

För att klara av att hantera passagerarna så byggdes det en handikappramp in till klubbhuset. Det fanns en incheckningsdisk till höger om nuvarande ingång. Passagerarna fick sedan sitta och vänta där det fanns plats i klubbhuset. Säkerhetsrutinerna som infördes efter 9-11 låg många år framåt i tiden...

Trafiken från Saab började i mindre skala med Cessna 402 och gick sedan över till Fairchild Swearingen Metroliner.



AMA var inblandade i ett par incidenter på Saab-fältet. Vid ett tillfälle fick man buklanda med SE-IMD på bana 29 och kanade genom staketet i banändan. SE-IMD reparerades senare vid FFV i Malmslätt och var tillbaka i luften efter något år. Vid ett annat tillfälle låg man i holding i 30 minuter innan man lyckades få ut stället.

Det har varit många turer fram och tillbaka med svenska flygbolag, inte minst AMA-flyg. I december 1978 fick AMA koncession på linjen Linköping – Göteborg. I september 1979 förlängdes linjen till Norrköping. I december 1981 började man flyga på linjen Linköping – Bromma. Februari 1983 började man flyga utrikes till Aalborg.



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

I tidningen Mach nr 13 från 1983 så fanns ett längre reportage om AMA Air Express (se kopior på denna artikel på LFK hemsida). Vid den tiden hade man tre Cessna 402 och två Metroliner i sin flotta. Man hade också byggt en liten "Commuterterminal" för sina passagerare som då inte behövde använda klubbhuset längre.

Från LFK 50-årsjubileum 1983 och den stora flygdagen på Saab så ser vi på bilden till höger AMA-flygs flygplan uppställda framför LFK klubbhus. Fotot togs av Gert Böll.

1986 köptes AMA-flyg upp av Sahlensfären och bildad bolaget Salair. 1989 startade Salair den första utlandslinjen från Linköping till Köpenhamn. 1991 köptes Salair upp av Avia och 1992 så köpte Sahlensfären tillbaka Avia (inklusive Salair) och 1993 bytte det gemensamma bolaget namn till Skyways. 2009

såldes den flygoperativa verksamheten, Avia Express av från Skyways och blev en del av Ihor Kolomojskyjs verksamhet tillsammans med bl.a. Cimber Sterling. Under den tiden så var det stora ekonomiska problem och man sade bl.a. upp hela den svenska pilotkåren för att kunna hyra in billigare piloter från Danmark. 2011 återupptog Skyways flygtrafiken genom uppköp av City Airline och man gick sedan ihop med Cimber Sterling under det gemensamma namnet Skyways. Maj 2012 gick så Skyways i konkurs och en rörig period i svensk flyghistoria avslutades.

En av resterna av denna epok är den s.k. "Skywayshangaren" som numera ägs av Saab. LFK har varit en del av svensk flyghistoria allt sedan klubben bildades 1933. Under perioden 1979-1983 så var LFK även en del av svensk civiltrafik.



## Först på Råberga flygfält



Vi som tillhör Linköpings Flygklubb brukar ibland hävda att vi är en av Sverige äldsta flygklubbar och det är helt riktigt. Vi brukar också säga att vi höll till på Saabfältet redan 1933, långt innan vare sig Saab (1939) eller Linköpings City Airport (1979). Det är också riktigt. Men.. vi var faktiskt inte först att flyga på det nuvarande fältet!

ASJ – Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäder höll till med byggnation av bl.a. tågagnar där nuvarande Saab har sin

flygplansproduktion. Då flygplanstillverkningen i Linköping redan var i full fart på CVM i Malmslätt sedan många år så är det kanske inte så konstigt att ingenjörerna vid ASJ suktade efter att få bygga moderna aeroflygplan. CVM hade vid nedläggningen 1939 byggt ca 260 flygplan i Malmslätt!

Erland Ugglå, som var en av bröderna som grundade ASJ 1907, ansåg att det nystartade Flygvapnet (1926) var i behov av flygplan och att det därför var ekonomiskt försvarbart att satsa på flygplansbyggnation. Att Torsten Kreuger (bror till den mer kände Ivar Kreuger) som satt i ASJ styrelse

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

och tillika var delägare i Stockholmstidningen också gillade flygplan var nog inte till någon nackdel för att få beslutet att ros i hamn. Erland rekryterade snabbt Sven Blomberg, som då arbetade på Svenska Aero, för att ta hand om flygplansutveckling inom ASJ. Läs mer om Bo Lundberg (som tillika var LFK medlem) flygningar i Viking och SK 11 i vår jubileumsbok från 1983.

1930 bildades så ASJA – Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning. Den 1 september 1931 så tog styrelsen beslut om att köpa mark vid Råberga egendom för att bygga ett flygfält. Köpet genomfördes i januari 1932. Området var på ca 100.000 m<sup>2</sup> och tillät landning i alla riktningar med en effektiv banlängd ca 5-600 m. Råberga egendom köptes för övrigt redan 1907 av ASJ, se artikel i Östgötaposten 1907-07-26.

*”Aktiebolaget Svenska järnvägsverkstäderna hade på tisd. f. v. konstituerande stämma i Stockholm. Bo- laget, som har ett tecknad aktiekapital af 402,000 kr. skall som bekant vid Tannefors uppföra stora verkstäder för tillverkning af järnvägsvagnar, för hvilket ändamål Råberga egendom inköpts. Till ledamöter af styrelsen valdes byråchefen G. F. Sandberg, löjtnant Erik Ugglå, ingenjör Erland Ugglå, lasarettsläkare V. Hallin och bandirektör C O. Muhr med bankdirektör Jonn O. Nilson och direktör C. Krafft till suppleanter.”*

Det första flygplanet som producerades av ASJA var Viking I. Det provflögs i juni 1931 vid Malmslätt av Nils Söderberg. Två exemplar byggdes. Det första, SE-FYR, köptes senare in av Stockholmstidningen som reportageflygplan, men havererade 9 augusti 1934. Det andra, SE-ACX såldes till direktör E. Witte, men havererade likaså 1 maj 1934. Läs mer på Saabveteranernas hemsida.

Nästa konstruktion blev Viking II som fick en starkare 200 hk DH Gipsy Six motor. Även detta flygplan köptes in av Stockholmstidningen med registrering SE-ADY, men den ändrades senare till SE-FYR. (Transportstyrelsens riktlinjer fanns tydligen inte på den tiden). Viking II tillverkades bara i ett exemplar.



Det första flygplanet som tillverkades för Svenska Flygvapnet hade beteckning Ö9 (ASJA konstruktionsbeteckning L 2). Det byggdes endast i två exemplar.

I slutet av 1932 så övertog ASJA företaget Svenska Aero som skapats av Carl Clemens Bucker. Bucker flyttade tillbaka till Tyskland och tog tyvärr med sig större delen av konstruktionsavdelningen i form av A.J. Andersson (som senare designade bl.a. Saab Safir, men det är en senare historia). Dock så fick man överta produktionen av J 6B ”Jaktfalken I”.

Den första större produktionen av flygplan blev 25 stycken SK 10 som var licenstillverkade Raab-Katzenstein RK-26. Typen blev debatterad efter ett antal haverier.

Mellan 1934 och 1937 så licenstillverkades 23 st SK 11 ”Tiger Moth” som användes för grundläggande flygutbildning i Flygvapnet under många år. Läs mer hos LAE om leverans av Tiger Moth från Råbergafältet.

1936 togs ett riksdagsbeslut att det svenska Flygvapnet skulle byggas ut. ASJA fick fullt upp med beställningar. Framför allt så rörde det sig om licenstillverkning. 18 stycken B 4 Hawker ”Hart” och 20

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

stycken SK 12 Focke Wulf Fw 44J "Stieglitz". Läs hos LAE om reklamkampanjen inför SILI i Helsingfors 1938 för produktionen av "Stieglitz".

1937 bildades AFF – AB Förenade Flygverkstäder där ASJA och Nohab-Bofors ingick. Tanken var att man skulle konkurrera med det nystartade bolaget Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) i Trollhättan. Flygförvaltningen lovade att massor av flygplan skulle byggas och ASJA utökade verksamheten i Linköping. Man fortsatte med licenstillverkning av 35 stycken SK 16 North American NA 16-4M samt B5B Northrop/Douglas 8A-1.

Det började dock gnissla i fogarna mellan AFF huvudkontor i Stockholm och ASJA i Linköping. Det slutade med att ASJA tog fram ett eget konstruktionsprojekt som konkurrerade med ett AFF projekt. Det nya projektet gick under beteckningen L 10 eller Saab B 17 som det senare skulle bli mer känt som. 1938 tog man fram ett sista projekt L 11, sedermera Saab B 18.

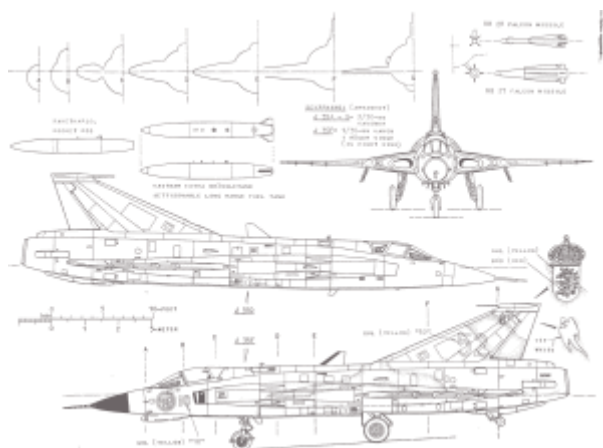
1939 så tog slutligen Saab över ASJA och därmed också produktionen av B 17 och B 18. Man flyttade då flygplanstillverkningen från Trollhättan till Linköping och sedan dess så har Saab varit på plats på Råbergafältet, eller Saabfältet som det numera är känt som.

LFK bildades som känt 1933 av ingenjörer vid bl.a. ASJA. 1934 flög vi där med vårt första flygplan, en De Havilland Cirrus Moth, SE-ADZ (vars första loggbok finns bevarad i LFK arkiv!). ASJA var först, men LFK höll till på Råbergafältet innan Saab och långt innan Linköping City Airport!

Material till detta inlägg är taget ur boken "ASJ – Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäder i Linköping 1907-1972. Hundra år efter starten". ÖFS har också en film om den första provflygperioden på Råbergafältet som nog kan vara värd att låna till en kommande klubbkväll när det börjar bli mörkare igen.

**P.S:** CVM, ASJA och Saab är inte de enda som byggt flygplan i Linköping. Redan 1938 så presenterades ett hemmabygge som ett par ingenjörer vid ASJA tillverkat (med stor sannolikhet medlemmar i LFK). Tyvärr så havererade det senare under avancerad flygning...

## Grattis Draken!



Den 26 oktober fyllde Saab 35 Draken 60 år. Vid invigningen av vårt nya klubbhusområde och Saab Safir Fly-In så firades detta i förskott genom att Swedish Air Force Historical Flight flög över "födelseplatsen" med en SK 35C.

Draken har också en särskild koppling till LFK då förste provflygaren, Bengt Olow, i många år var medlem och styrelseordförande i LFK och chefsdesignern, Erik Bratt, i många år var medlem och styrelsemedlem i LFK.

I LFK medlemmars regi så flyger Erik Bratts

Jodel fortfarande och vi försöker att komma ihåg att bjuda på fredag den 13:e tårta, något som en gång i tiden instiftades av Erik Bratt. Han ansåg nämligen att fredagen den 13:e inte hade något med otur att göra.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

## Grattis på 70-årsdagen



Vid invigningen av vårt nya klubbområde så smygfirade vi 70-årsjubileumet för Saab Safir. Den 20 november 1945 inföll den riktiga födelsedagen. Då flög Saab Safir för första gången!

Vid spaken satt provflygaren Olle Hagermark. På marken stod chefskonstruktören Anders Johan Andersson och tittade på. A.J var också en av de som 1933 var med och bildade LFK. Däremellan hade han hunnit med att jobba för Bückerfabriken i Tyskland och designa Bü 131 Jungmann, Bü 133 Jungmeister och Bü 181 Bestmann. Arvet

från Bestmann syns tydligt hos Safiren.

Malmens Veteranklubb hade bjudit Safirer från hela Sverige och tanken var att ha minst en av varje typ på plats, men sjukdom och vattensjuka flygfält satte stopp för de flesta besökare. Nu fanns i varje fall två Safirer på plats för att föreviga födelsedagen. Vädret i Linköping gick i varje fall inte att klaga på. Klar och kall luft som ger lyftkraft och drag i motorena!

I klubbhuset så bjöds det på Safirtårter och kaffe.

Sedan blev det en tur över Linköping med en Bulldog som fotoflygplan.



På vår hemsida finns massor av gamla nummer av "Kontakten" under menyn "Kontakten->Arkiv". Dessutom finns under menyn "Om LFK->LFK historia" artiklar från vår jubileumsbok från 1983. I de digitala artiklarna på vår hemsida så länkar vi direkt till dessa arkiverade berättelser. Vi saknar tyvärr fortfarande några exemplar av Kontakten, så har du något liggande i din garderob som inte finns med i arkivet så hör gärna av dig till klubbstyrelsen.

## LFK i backspegeln

I samband med vår flytt till andra sidan fältet så är det viktigt att komma ihåg vår historia. Genom åren har det hänt både det ena och andra.

En intressant händelse som är värd att komma ihåg, då den visar på vikten av att förankra flygplan när de står utomhus under längre perioder, är när klubben råkade ut för att två Cessna 152 SE-IFX och SE-IFY den 16 november 1988 vältes på rygg av en stormby som drog förbi. Bilder på denna händelse dyker upp då och då på Internet. Bl.a. så diskuterades den för något år sedan på klubbens Facebooksida.



I "Kontakten" nr 7 1988 så kan man läsa att skadorna var så allvarliga att man först inte visste om de gick att reparera. För att klara av skolverksamheten så beslöt man att hyra in en extra Cessna 152.

IFX och IFY reparerades i Danmark. I samband med reparationen så installerades long-range tankar i IFX. Se nr 1 1989. IFY såldes senare till England och havererade där.

Kanske var det denna händelse som var spiken i

kistan för Cessnaperioden hos LFK. I nr 8 1988 så berättades det om klubbens inköp av SE-IUD, klubbens första PA-28 Archer! Som bekant så finns hon fortfarande kvar i tjänst.

Detta var en tuff tid för klubben. I början av 1989 havererade klubbens MFI-15, SE-XCF med två medlemmar som omkom. Trots detta producerades det över 4000 h flygtid under åren!

Läs även berättelsen på vår hemsida om när SE-IFX och SE-IFY tillsammans med klubbens tredje Cessna SE-IFZ transporterades hem till Sverige, den s.k. "Operation XYZ".



## Silvervingar



I mitten av maj sedan så försvann det sista spåret av en epok på den västra sidan av banan. Då monterades "Silvervingar" ned för transport till de nya ägarna.

"Silvervingar" var Erik Bratts gamla hangar där han förvarade sin ögonsten, SE-XED, en Jodel D.119.

Skylden "Silvervingar" kom upp 1986 i samband med att Erik gav ut sin bok med samma namn som bl.a. handlade om hans tid i Flygvapnet under andra världskriget som

värnpliktig reservpilot. Dessa piloter fick inte den vanliga flygförarvinge m. 36 i "guld" vid sin examen, utan en enklare variant i "silver". Detta hade Flygvapenchefen Torsten Friis bestämt (även om man kan misstänka att den blivande chefen Bengt Nordenskiöld låg bakom tanken). Erik m.fl. förlät honom aldrig för detta då de gjorde lika mycket grovarbete i luften som de stamanställda piloterna. Läs mer om silvervingarna här.

Erik finns det mycket att säga om, men jag väntar nog med det till ett senare inlägg. Han var dock den person som i hög grad låg bakom utvecklingen av Saab J 35 Draken och tillika en mångårig medlem i LFK.

Lite historik om SE-XED och "Silvervingar" från en av de nuvarande ägarna, Peter Curwen.

1973 Jodel D119 hembyggd i Viborg, Danmark. Registrerad som OY-AMT och första flygning skedde någon gång under 1973.



Erik Bratt blev av med Saab flygersättning och kunde inte längre flyga Safiren SE-ADD. Tillsammans med L.E. Edemyr skaffade Erik Jodelen från Danmark runt 1979-80.

1981-07-07 OY-AMT flygs från Viborg, via Varberg till tillfällig hemmabas på Malmen.

1981-08 Enligt LFK Kontakten 8/81: *"Ett hangarbygge pågår i LFK:s närhet, i riktning av fotbollsplanerna. Det är Erik Bratt som där håller på att ordna tak över huvan åt det/de flygplan han är delägare i."* Det var innan Skyways hangaren fanns på plats och området är bara gräs. Se bild från LFK flygdag 1983 med en Safir parkerade bredvid fotbollsplanerna och nära bana 11 tröskel. Silvervingars hangar är till vänster / bakom kameran.

1981-09. Flygplanet registreras i Sverige som SE-XED.

1982-03-13. Silvervingars hangar klar, och SE-XED flygs från Malmen till hennes permanent hem på Saabfältet. Senare under 1982 blir Erik ensam ägare till SE-XED.

2003-09-14. Eriks sista EK flygning i SE-XED. På denna tid var han Sveriges äldste pilot (87 år). Erik flög c:a 880 timmar totalt i SE-XED.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

2004-06-04. En antal LFK medlemmar bildade "Föreningen XED's Vänner" och köpte SE-XED, för att bevarar och njuta av flygplanet. Idag består föreningen av 5 medlemmar.

2014-11-15. SE-XED flyttade till ny hangarplats på GAC.

2015-05-16–17. Silvervingars hangar bortplockad och fraktat till Västerås/Hässlö flygplats som nytt hem för ett ultralätt flygplan.



På bilden högst upp ses Erik vid 88 års ålder år 2004 då han beslutade att sälja SE-XED. (Även en ung Per Wernholm fastnade på bild). Ett antal medlemmar i LFK köpte SE-XED och fick även nyttjanderätt avseende hangaren som Erik dock formellt skänkte till LFK.

Jag fick av Håkan Ohlsson ett brev som Erik skrev 2002 i samband med en av de sista flygningarna med SE-XED (det finns att läsa i en länk i den digitala artikeln på Kontaktens hemsida). Den flygningen gick som så många gånger förr till EAA Fly-In i Barkarby. Det går inte

att missta sig på Eriks förtjusning över flygning och SE-XED.

## Flygande bönder



Den 29 maj så fick LFK finbesök. Det var en grupp engelsmän som kallar sig "Flying Farmers". De hade varit i Finland på besök och stannade nu i Linköping för att titta på hur svenska bönder arbetar samt givetvis besöka Flygvapenmuseum.

Totalt rörde det sig om 14 flygplan och 40 personer. FFA reser varje år ut i världen för att kombinera nytta med nöje. Med andra ord, lära sig av andra bönder och flyga.

*"The Association is open to any farmer, forester or landowner who owns an aircraft or operates an airstrip. Those whose work in businesses is related to agriculture may also be eligible to join."*

*Our main activity for members is organising events – Annually, 6 or 7 one day events, some 2 day events and a European Study Tour which is usually about 10 days are organised for members. Over the last 35 years, we have visited almost every country in Europe and some North African countries."*

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Klubbens motorflygchef, Nicke, hade planerat en bra mottagning och förberett tornet på att det skulle dyka upp ett antal flygplan som skulle in på norra plattan vid nya klubbhuset. Ett antal medlemmar ställde upp med att vinka in flygplanen och se till att de fick bränsle.

Det var med viss oro som vi tittade på väderleksrapporten. Från Kukkola i Finland så var det mer eller mindre 30 knop rak motvind. Ett par av maskinerna fick därför mellanlanda på Åland för att tanka upp. En efter dök de till sist upp och vi serverade nygrillade hamburgare vilket var uppskattat efter en lång resa.



Vädret var en smula kallt och blåsigt, men vad gör man inte för att engelska besökare ska känna sig som hemma? Mottagningen löpte på som planerat. Ett av flygplanen råkade dock ut för punktering på noshjulet, men Håkan på IAPS ställde snabbt upp och fixade fram ett nytt däck.

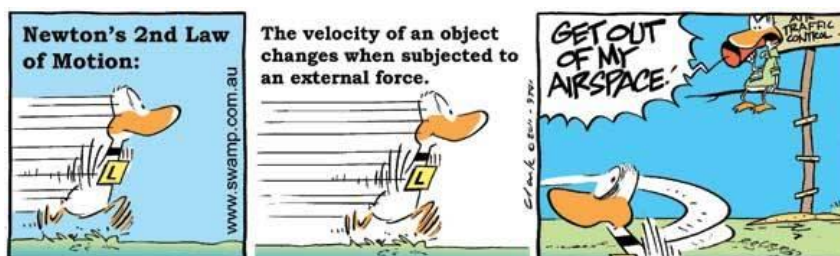
Vi hade lite tur och en Gripen som var på väg in för landning kunde göra ett extra varv över fältet så att våra besökare fick se Saab:s främsta produkt i luften.



Det enda som inte riktigt gick enligt planen var bussen som skulle hämta de engelska bönderna/piloterna. När vi undrade vart den tagit vägen så fick vi svaret att den väntade utanför Bromma flygplats! Hur man på bussbolaget i Linköping hade lyckats blanda ihop Linköpings flygplats och Bromma är en smula svårt att begripa sig på även om det engelska språket kan ställa till oanade svårigheter. Ett tag var vi oroliga för att något av flygplanen landat på Bromma. Med tanke på den flygplatsens syn på allmänflyg så hade det nog slutat med förskräckelse.

På söndagen så återvände de till sina utgångsbaser i England och förhoppningsvis så tog de med sig berättelsen om LFK och Linköping som en "General Aviation Friendly" flygplats att besöka. När FFA – Flying Farmers Association var i Linköping förra gången för 20 år sedan var tyvärr Saabfältet stängt, så då fick de nöja sig med Motalafältet. Men i år så har vi gjort allt för att de ska känna att det inte ska dröja 20 år till nästa besök.

För klubbens del så känns detta som en utmaning. Ska inte vi också planera en längre utflykt för klubbmedlemmar? Om inte i år så åtminstone nästa år. Har inte vi dessutom inte några svenska bönder i klubben som vill hälsa på sina engelska kollegor?





*Något som vi kraftigt uppmuntrar är att ni medlemmar i LFK skriver berättelser om era flygäventyr inom och utom Sverige. Det är ett utmärkt sätt att få andra klubbmedlemmar att vilja försöka på något nytt. Dessutom kan vi andra ta del av era erfarenheter och undvika göra misstag.*

## Ett flygäventyr i Chile



### Planen

Det här var femte gången som vi reste till Chile och från det att jag började med att ta ett flygcertifikat har tanken att flyga på Valparaíso flygplats Rodelillo (uttalas rodellijo) funnits där. Flygplatsen ligger nära området eller rättare sagt kullen Cerro Placeras där Elisas familj bor. Valparaíso har 42 kullar (cerros) som skapar en naturlig indelning av staden. Flygplatsen (SCRD) ligger öster om och ovanför staden på 1100 fots höjd. Vi har kört förbi flygplatsen många gånger då vägen till och från Santiago (Chiles huvudstad där den

internationella flygplatsen ligger) passerar precis förbi.

Den här gången skulle vi bara vara i Chile två veckor och även om vi inte hade så mycket tid så ville jag ändå göra ett försök att flyga där. En av oklarheterna var hur processen för konverteringen av mitt svenska certifikat till ett chilenskt fungerade. Det framgick av den chilenska flygmyndighetens (Dirección General de Aeronáutica Civil: DGAC) hemsida att man behövde följande:

- \* Giltigt pass.
- \* Giltig utländsk licens (med giltiga behörigheter och medical).
- \* Visa att man flugit i närtid. (logbok).
- \* Tre fotografier i körkortsstorlek.

### Processen

Vi landade i Chile på långfredagen och eftersom vi planerade att bilda runt i regionen under den kommande veckan passade vi på att åka förbi Santiago på måndagen så att jag kunde påbörja konverteringsprocessen och få lite mer insikt i hur den ser ut.

Efter att lite stressade ha sprungit runt för hitta en foto-butik för att ta de tre nödvändiga foton besökte vi den chilenska flygmyndigheten. Jag fick en besöksbricka och vi hänvisades till ett väntrum – hur skulle det här sluta? Efter lite väntande var det min tur och jag fick träffa en tjänsteman (som var en kvinna i det här fallet). Det hela flöt på ganska bra trots mina bristfälliga spanskakunskaper och det visade sig att jag hade alla nödvändiga papper med mig, dock skulle jag behöva skriva ett teoretiskt prov och vi enades om att jag skulle kontakta deras filial på



# KONTAKTEN

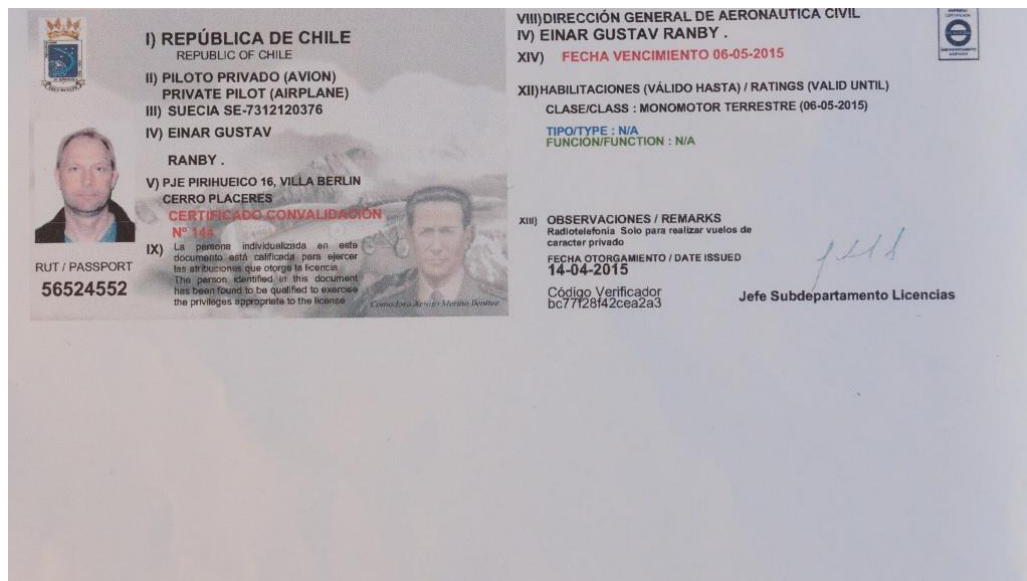
Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Rodelillo i Valparaíso för att boka ett skrivtillfälle. Jag hade inte en blek aning om vad för slags prov men tänkte att bästa sättet att få reda på det var att fortsätta processen.

Vi fortsatte vår bilresa och besökte bland annat Anderna, staden Los Andes och staden Olmue. Vi var tillbaka i Valparaíso på torsdagen och jag sökte upp DGAC på Rodelillo på fredagen för att boka provet. Tiden blev 9:30 följande måndag och nu var frågan: vad var det för prov egentligen? Provet var den chilenska motsvarigheten till Air Law och jag hänvisades till en flyglärare på Rodelillos flygklubb för information om hur jag kunde förbereda mig.

Det visade sig att frågorna i flygproven i Chile alltid är ett slumpmässigt urval från en för provet bestämd frågebänk (170 frågor i det här fallet) som publiceras av DGAC och litteraturen för just den här kursen var en samling lagdokument. Eftersom jag hade ont om tid valde jag att fokusera på frågebänken och försökte med hjälp av lagdokumenten hitta ett "bra" svar på varje fråga, sedan gick jag igenom frågorna några gånger (råplugg helt enkelt).

Efter en trevlig helg som innefattade disco besök i Valparaíso och vågsurfing i Concón (och lite pluggande) infann jag mig på Rodelillo för att skriva provet. Det hela slutade över förväntan med 46 av 50 rätt på 15 minuter! Så nu var det klart då? Inte riktigt, men efter några ytterligare turer och ett snabbt handläggande av ADGC kunde jag skriva ut min licens (själv) via deras web-system ALVI. Giltigheten blev inte så lång då mitt medical gick ut i maj samma år, men vi skulle inte vara i Chile så länge så det spelade ingen roll.



## Flygningen

Nu hade jag ett certifikat och behövde bara ett flygplan! Min förhoppning var att hinna flyga med en flyglärare på Rodelillo innan vi åkte hem på lördagen. Vid ett ytterligare besök på flygklubben visade det sig dock att endast medlemmar kunde flyga med klubbens flygplan – även om man flög med klubbens lärare, men jag fick ett tips om att kontakta en flygskola i Santiago med namnet Rome Mike. Jag kontaktade Rome Mike och lyckades boka en tid på torsdagen klockan 12:30. Rome Mike håller till på flygplatsen Eulogio Sánchez Errázuriz – Tobalaba som även används av Santiagos polis och Ricardo Gomero skulle vara min instruktör. Vi hade GPS i bilen så det var lätt att hitta, bortsett från att adressen ledde till deras kontor som inte låg på flygplatsen, men det ordnade sig.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Det fanns två flygplan lediga, en Piper Cherokee 140 och en Piper Arrow 180. Vi bestämde oss för att flyga med Piper Arrow så att hela familjen kunde följa med. Ricardo föreslog en tur till kusten och jag frågade om vi kunde landa på Rodelillo och det kunde vi! Jag hade dock aldrig flugit med ställbar propeller och infällningsbara landningshjul och vi bestämde att Ricardo fick hantera propellern och radiotrafiken.



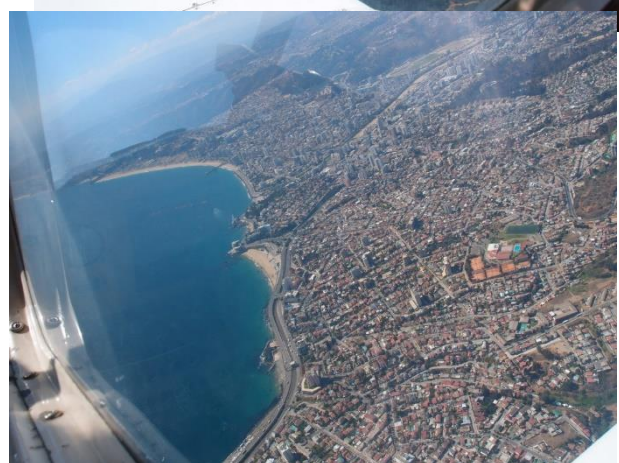
Det var en strålande dag och efter preflight och tankning bar det av! Vi flög i princip samma väg som man åker bil mellan Santiago och Valparaíso och passerade den internationella flygplatsen (Arturo



Merino Benítez), biltunneln som man åker i för att komma igenom bergen runt Santiago, staden Curacaví och staden Casablanca. När vi kom fram till Valparaíso flög vi en sträcka längst kusten och vände sedan för att landa på Rodelillo.



Efter landningen på Rodelillo passade jag på att hälsa på personalen på DGAC som hjälpt mig med alla ärenden kring att få ut den chilenska licensen



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

och det var så klart glada att se att jag kommit upp i luften. Vi lämnade in en nya färdplan för återresan till Santiago och så bar det av igen. Flygningen tillbaka till Santiago var lika fantastisk och samarbetet mellan mig och Ricardo fungerade bra och det var en uppsluppen stämning i cockpiten, men vid starter och landningar var vi båda ganska tysta och fokuserade och utväxlade endast några korta ord om hastigheter och punkter på checklisten. Totalt kunde jag logga två timmar i det chilenska luftrummet!

Både processen för att få ett chilenskt flygcertifikat och själva flygningen är minnesvärda äventyr och det är alltid kul att förverkliga drömmar, i det här fallet att starta och landa på Rodelillo. Kanske flyger jag i Chile någon fler gång och nu har jag lite bättre koll på hur det fungerar. En flygning till Punta Arenas på chiles sydspets hade varit spännande!

/Gustav Ranby

## Almedalen



Den 2 juli så besökte jag Flygets Dag på Almedalsveckan. Det var en mycket trevlig resa i kanonfint väder. Vi startade tidigt på morgonen för att hinna till föreläsningarna. Det blev lite förseningar då loggboken till SE-K11 hade försvunnit, men till slut så hittade vi den i väskan i flygplanet.

På med flytvästar och in med en livbåt i bagageutrymmet, sedan så fick vi utflygning raka vägen mot Visby. Över på Östgöta Kontroll och stigning till 5000 ft. Mycket fint väder med sikt nästan över till Gotland när vi passerade kusten.

Landning på Visby flygplats och parkering vid flygklubben. Jag fick då reda på att de fortfarande hade lediga rum till uthyrning för 300 kr/natt, något som kan vara värt att utnyttja kommande besök. Vi hade ett rum bokat i centrala Visby, så vi förankrade K11 för natten och gick in till staden. Cyklar för utlåning vore bra. Det ska vi se till att fixa till vår flygklubb

framöver så att besökare kan låna dem vid behov...

Almedalsveckan är intressant att besöka. Frågan är vilka det är som är mottagare av politikernas och lobbyingorganisationernas budskap? Det verkar i varje fall vara mest reportrar som tycker att en vecka på Gotland mitt i sommaren är ett trevligt tillfälle för att skriva ett politiskt reportage.

Flygets Dag eller Aerospace Almedalen anordnas av ett antal aktörer med East Sweden, Aerospace Cluster Sweden och NuLink i spetsen.



En mycket intressant presentation var om "Flygets betydelse för BNP och sysselsättning i Sverige och Europa". Väl värd att studera för att ha bra argument när det uppstår diskussioner.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Det talas allt för ofta enbart om flygets miljöpåverkan utan att väga in de fördelar som flyg innebär. Snabba transporter av viktiga/dyra material samt persontransporter som ökar samarbetet med omvärlden. För att inte tala om all turism, något som många länder i tredje världen faktiskt lever av. Hur viktigt är flyget för dagens samhälle?

Jag blev själv påverkad av det stora vulkanutbrottet på Eyjafjallajökull för några år sedan som stoppad all flygtrafik i norra Europa. Resultatet blev kaos när resenärer skulle bokas in på annan transport. Jag satt på tåg i nästan två dygn för att komma hem till Sverige. Det var helt slut på hyrbilar när vi kom till Helsingborg och folk försökte muta personalen på hyrbilsfirman för att få tag på någon reservbil. Läs den här intressanta artikeln på Wikipedia om påverkan på flygtrafiken. Denna händelse bevisar tydligt hur beroende samhället är av flygtransporter.

Jag lyssnade också på Maria Ågren, VD på Transportstyrelsen. Hon pratade om risken för utflaggning och att Transportstyrelsen skulle arbeta för att sänka myndighetskostnaderna samt vara transparenta för vad dessa kostnader består av. Hmm... det är kanske dags att skicka ett nytt brev till Transportstyrelsen. När LFK gjorde det för två år sedan för att få reda på varför simulatorcertifieringen höjts från 7500 kr/år till 35000 kr/år fick vi aldrig något svar. Men med utlovad ökad transparens så kanske vi nu skulle få svar på denna fråga.

Utflaggning är ett reellt problem för svenskt flyg. Det är bara att titta i vår klubb. Det börjar öka med medlemmar som skaffar utländskt certifikat och som väljer att behålla sina flygplan i utländska register. Vi har i klubben reducerat våra verksamhetstillstånd och lämnat in AOC, CAMO och Part F verkstad. Det enda vi har kvar just nu är vårt ATO för att bedriva skolning. Men varför inte lägga alla svenska flygskolor under t.ex. ett gemensamt baltiskt ATO? Vi ser också hur flygtidsuttaget minskar i hela Sverige och kämpar för att vända denna trend. Myndighetskostnaderna måste sänkas och det måste skapas en ökad förståelse för allmänflyget uppe hos beslutsfattarna. Både på politisk nivå och hos Transportstyrelsen.

Slutligen så var jag på en trevlig presentation om förarlösa flygplan. Vi ser mycket som händer just nu och flygtrafiken har råkat ut för ett antal incidenter med små förarlösa flygplan som kommit in i kontrollerat luftrum. Personligen så tror jag mycket på den nya tekniken, men inte att den kommer att ersätta allt flyg på många år. En av anledningarna är att piloten är mycket duktig på att ta hand om oförutsedda händelser. En dator kan göra det den är programmerad för och inget mer. Blir det fel på en sensor så tolkar den omvärlden fel. Ta exemplet med haveriet med Air France Airbus A330 som havererade utanför Brasilien. Felet bestod i att ett pitotrör frusit igen och gav falsk fartinformation till piloten. Ett förarlost flygplan hade troligtvis reagerat på samma sätt som piloten. Men nu kunde man i varje fall lägga mycket av skulden på piloten och Air France utbildning. Med ett förarlost flygplan i samma situation hade all skuld hamnat på tillverkaren. Frågan är vilken tillverkare som är beredd att ta detta ansvar? Men för rutinuppgifter som t.ex. inspektion av kraftledning så har förarlösa flygplan en klar framtid. Frågan är bara hur vi privatflygare ska samsas med dessa? Samma sak med militärflyget. Vi opererar trots allt på ungefär på samma höjder.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Mellan föredragen så blev det givetvis tid över för en glass eller två, lite Saffranspannkaka och smaskiga Lammburgare. Samt ett par timmars latande på en filt vid stranden.

Alla medlemmar i klubben borde åka till Gotland lite då och då. Det är ca 1 timmes resa och med SE-KII så innebär det en kostnad på 950 kr, d.v.s. 1900 kr t.o.r. Då kan man dessutom vara 4 personer med lite bagage. D.v.s. 500 kr per person för en resa till Gotland. Det blir inte särskilt billigare med bil och båt! Med bil är det 167 km till Oskarshamn från centrala Linköping. Bilkostnaden blir ca  $25 * 16,7 * 2 = 835$  kr. Billigaste biljetten med Gotlandsfärjan ligger på 875 kr. Totalkostnaden hamnar på 1710 kr. Då får man dessutom ha i bakskallen att en

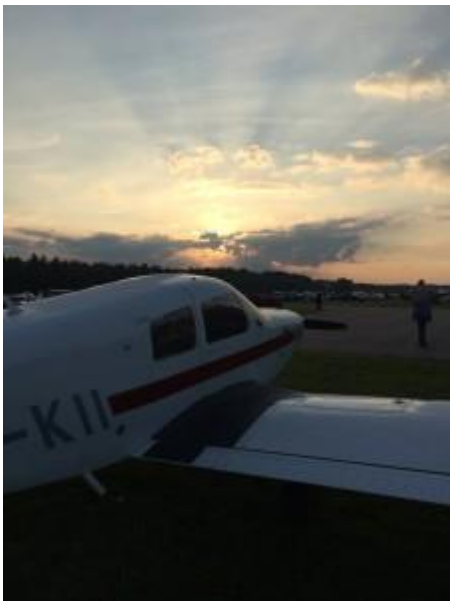
sådan lång resa kräver något matstopp på vägen vilket ökar resekostnaderna.

För att inte tala om tid. Det tar 2 h att köra bil mellan Linköping och Oskarshamn om man inte bryter mot hastighetsbestämmelserna. Sedan tar färjeresan ca 3 h. Med tidåtgång för ombordstigning m.m. så får man nog räkna med sex timmar från Linköping till Visby. D.v.s. total 12 h t.o.r att jämföra med 2 h med flygplan!

LFK uthyrningsregler säger att man debiteras minst 2h flygning per 24 timmars period. Men eftersom en resa t.o.r. Gotland tar två timmar så är det helt OK att åka iväg en fredag eftermiddag för att äta middag i Visby, sova över på Hotell och sedan åka tillbaka på lördag eftermiddag.

Vill man stanna en hel helg så kan en tur till Bunge och besöka det lilla flygmuseet där vara en trevlig förlängning på resan för att utnyttja de extra 2h som uthyrningsreglerna kräver.

## Resa till Siljansnäs och Dala-Järna



Nu har äntligen sommaren kommit igång och då börjar man givetvis jobba igen. Men jag fick i varje fall ut en sista riktigt bra flyghelg innan semestern tog slut. I år så var det nämligen dags för "Flygfesten" i Dala-Järna. Eftersom den låg samma helg som "Kräftstjartssvängen" i Siljansnäs så valde jag att slå två flugor i en smäll och besöka bägge på samma resa.

En flygshow ska givetvis besökas med ett flygplan som transportmedel! I år har det varit ont om dessa möjligheter då de stora flygshowerna i Växjö och på F 7 i Sätenäs tyvärr inte tillät privatflygare att landa.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Innan resan så var det planering som gällde. Jag brukar först göra en grovplanering i Skydemon. Där ser man luftrum och även NOTAM som gäller för resan (även om man givetvis ska kolla extra på Aroweb för säkerhets skull). Sedan gör jag finplaneringen på 250.000-delskartan. För en sådan här längre flygning så blir det många kartbyten och då svär man över de nya dubbelsidiga kartorna från KSAB då de är ett elända att få till vikningen på ett bra sätt. Det blir ofta att vika om i kabinen. Sedan brukar jag plocka fram de aktuella flygfälten från Svenska Flygfält som ligger längs med min flygväg. Kan vara bra utifall man av någon anledning behöver landa. Dessa förvarar jag i ett separat block i kabinen. Jag brukar också skriva in de aktuella frekvenserna som jag ska byta till på kartan.

Jag var ute i god tid och beställde PPR för Dala-Järna då de hade en begränsad möjlighet att ta emot besökande flygplan. Jag fick i varje fall plats och fick en slot-tid för landning på mail.

Den 7 augusti var det dags att resa. Jag och Johanna hoppade i SE-KII och Peter Curwen flög i SE-XED. Då en Jodel är långsammare än en Cadet så åkte vi varsin rutt. Peter tog raka



vägen på 4000 ft och jag valde "the scenic route" och följde sjöar och älvar på 500 ft.

När jag närmade mig Siljansnäs så var det helt dött på radion trots upprepade kontaktförsök. Jag passerade in över plats och såg att det var gott om flygplan bredvid banan, men att banan var fri. Det visade sig när jag kom ner att man hade en bilträff och det var massor av folk som besökte Siljansnäs. Tyvärr så var det också fullt med folk som gick på taxibanan och de verkade inte riktigt förstå att man bör flytta på sig när det kommer ett flygplan. Jag valde därför att taxa på gräset upp till tankstationen.

Där uppstod nästa överraskning. Jag hittade inte min plånbok! Jag hade förberett mig på helgen och plockat ut en massa kontanter då jag visste att man inte hanterade kort i vare sig Siljansnäs eller Dala-Järna. Det löste sig dock då jag kunde Swischa pengar för tankningen och efter en stund hittade jag även plånboken som ramlat ned i matkassen.



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



När bilarna flyttat på sig så slog jag och Peter upp varsitt tält bredvid våra flygplan. Det är en särskild känsla att sova mitt på ett flygfält! Varje flygnörd borde ha det på sin att-göra-lista.



På lördagen så var vädret bra och det kom massor av flygplan. Även ett par andra Linköpingsbor dök upp. Vi gick runt och tittade på andras flygmaskiner och pratade med andra flygnördar. Mycket trevligt. Ett gäng danskar som kallade sig RVators genomförde en prydlig flyguppvisning i sina RV-maskiner. Mycket uppskattad av publiken och till vår glädje så gjorde de om showen senare under kvällen OCH dagen efter...



Vi passade på att gå runt en smula på Siljansnäs. Här byggde man för ett par år sedan en Air Park där flygintresserade köpte tomter och byggde hus där man kunde parkera sina flygplan i direkt anslutning till huset. Vissa t.o.m. byggde sitt hus som en hangar. Tanken var nog god, men snart var konkursen ett faktum. Dock så har anläggningen klarat sig efteråt, men det fanns fortfarande tomter till salu och ett par av huset sökte också nya ägare.





# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

På eftermiddag så var det dags för Kräftstjartssvängen, en navigering i kolonn längs med Siljan. Jag och Peter valde dock att inte åka med. Mycket eftersom vi inte riktigt vet vilka andra vi åker med.

I stället så besökte vi flygmuseet som man håller på att bygga upp på Siljansnäs. Det här är en lite pärla där man bl.a. har ett par mycket unika maskiner som Thulin tillverkade för drygt 100 år sedan. Trist bara att ingen verkar riktigt bry sig om att museet blir färdigbyggt. Det har varit stora



diskussioner om var den s.k. "Arlandasamlingarna" ska ta vägen och Siljansnäs har varit ett alternativ i diskussionen. Men vilken politiker är det egentligen som bryr sig om svensk civil flyghistoria? Man har pratat om att bevara "det rörliga kulturarvet", men det verkar inte som det finns pengar för flyg inom dessa kretsar.

På kvällen var det dags för kräftkalas. Eftersom vi skulle flyga vidare på morgonen dagen efter så blev det lugnt med tillbehören, men maten var god och sällskapet trevligt! Dagen efter så packade vi ihop våra tält och styrde kosan mot Dala-Järna. Det är bara ett stenkast mellan Dala-Järna och Siljansnäs, så det var ingen större utmaning att anpassa flygningen till den reserverade slot-tiden. Dock så var det en smula pirrigt att komma in och landa med 20.000 besökare som bedömde landningen!

På lördagen hade det varit runt 30.000 personer på Dala-Järna och söndagen verkade också fullsatt. Ett mycket varierat program med allt från segelflygplan till Saab AJS37 Viggen! Däremellan kom Mig-3, Spitfire, Mustang, en grupp L-39 som kallade sig Baltic Bees m.m. Full fart från 11.00 till 16.30. Då min kamera inte är av det gigantiska slaget som alla flygfotoentusiaster verkar äga så hänvisar jag till alla fina bilder som publicerats på nätet.

Men allt roligt har sitt slut. När flygshown var över så blev det kö med startande flygplan. När vi gick över på Sweden Control så var det en i det närmaste uppgiven flygledare som försökte reda ut alla flygplan som dök upp utan färdplan. Jag valde den vackra vägen även på hemresan, så även denna gång landade vår PA-28 och Peters Jodel ungefär samtidigt på hemmabasen ESSL.

Sammanfattningsvis så var det en mycket trevlig resa. Två dagar med två helt olika typer av flygträffar. Siljansnäs var en flygträff för entusiaster. Dala-Järna var en flygdag med massor av besökare och ett mycket varierat program. Bägge rekommenderas starkt!

## Visingsö Fly-In 2015



Sommaren har resulterat i att våra träd, buskar och gräsmattor har blivit välbevattnade. Bra för trädgårdsälskare. Mindre bra för flygälskare. Tyvärr så har det med andra ord inte varit det bästa vädret för flygning. Brandflyg har det inte ens varit tal om...

Men den 1 augusti så var det äntligen perfekt väder för flygning och Jönköpings Flygklubb hade bjudit in till Fly-In på Visingsö. Flera av klubbens medlemmar passade på att komma i luften.

Själv så flög jag rote i SE-K11 med SE-XED där Thomas Lilja och Peter Curwen turades om att flyga. Underbart väder och en mycket trevlig flygning över Östergötland.

När vi kom fram så var det tät trafik kring fältet. Trots detta så var det ordnad inflygning. Det stod flygplan på bägge sidorna runt bana 19. Runt 90 flygplan hade landat under dagen och det dök upp fler under eftermiddagen som skulle stanna över natten. Det märktes att alla Sveriges piloter väntat på ett bra tillfälle att få komma i luften igen!

Det serverades korb och våfflor. Trevligast av allt var dock att vandra runt och prata med gamla flygarkompisar från när och fjärran.



Visingsö är ett gammalt postflygfält på rutten mellan Stockholm och Malmö. Gå runt och känns svensk flyghistorias vingar! Det finns en golfbana i nära anslutning och badplats inte långt därifrån. Man kan för en symbolisk 20-lapp hyra en cykel för att ta sig runt på ön.



Alla LFK-medlemmar borde besöka Visingsö minst en gång per år. Jönköpings Flygklubb gör ett enastående jobb med att hålla fältet öppet. En granne har protesterat mot att det flygs på fältet och nu har hans protester resulterat i att kommunen höjt arrendet från ca 7000 kr/år till 30000 kr! Att landa på Visingsö kostar 60 kr. Gör som jag och lägg in en hundralapp så stöttar vi i övriga flygsverige att ett historiskt flygfält finns kvar. Det finns tankar om att klubbar i närheten ska stötta driften av Visingsö, men det bästa vi kan göra är trots allt att flyga dit!

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

*Rivningen av det gamla klubbhuset och uppbyggnaden av det nya har inneburit att klubbstyrelsen inte haft så mycket tid över för de vardagliga "bestyren" i klubben. Trots detta så har vi lyckats få till ett antal medlemskvällar. Bl.a. två föredrag där provflygare på Saab berättat om sin karriär och utbildning och ett där en medlem berättar om sin resa till Oshkosh. Vi har också haft en oktoberfest och en flygsäkerhetskväll. Nu i det nya klubbhuset så kommer det att vara så mycket enklare att genomföra då det finns gott om utrymme för föreläsningar och klubbevenemang.*

## Provflygarskola i USA



På årets första medlemskväll så kom Marcus, en av provflygarna på Saab, och berättade om sin utbildning till provflygare som han genomförde nyligen på US Navy Test Pilot School på NAS Patuxent River i USA.

Kursen inleddes med att han fick en snabbutbildning på amerikanska flygvapnets skolflygplan T-38 "Talon". Det är ett gammalt flygplan som inom snart kommer att ersättas av T-X, som Saab tillsammans med Boeing hoppas på att få leverera i framtiden förutsatt att de

vinner den pågående upphandlingen.

T-38 är ett gammalt flygplan som inte är helt enkelt att landa. Sänker man farten för mycket på finalen så har motorn inte dragkraft nog att kunna övervinna motståndet. Enda lösningen i det läget är att sänka nosen och öka farten, vilket är svårt under landning. De små vingarna kräver hög landingshastighet och lång bana.

Marcus fick smaka på den amerikanska utbildningsmodellen som han bedömde som mycket effektiv, men också opersonlig. Den är skapad för att årligen snabbproducera tusentals piloter. Man får ut en dator med utbildningsplan och möter sin instruktör först vid simulatören. I Sverige har flygeleverna ett mycket mer personligt förhållande med sin flyglärare. Å andra sidan utbildas bara ett tiotal elever per år, så då kan man kosta på denna metodik.

Efter T-38 så blev det utbildning på T-6 "Texan II". Den finns i en A-modell med mer analog kabin och en B-modell med Head-Up display och glaskabin. Den senare modellen bedöms av alla, inklusive flyglärarna, som mer svårhanterad då användarinterfacet är mycket krångligt. Piloterna lägger på extra bränsle för att hinna med att knappa in alla inflygningsdata som krävs inför landning.

När denna grundutbildning var avklarad så var det dags för själva testflygutbildningen. Där varvades teoretisk utbildning inom reglerteknik m.m. med praktiska flygprov av olika flygplansmodeller för att testa olika egenskaper. Mest rörde det sig om äldre flygplan, då dessa flygplans styrsystems egenskaper inte döljs av digitala styrsystem. Det är då lättare för en testpilot att kunna bedöma själva flygplanet och inte datormodellerna.

Under utbildningen så hann Marcus med att få flyga MIG-15, B-25 "Mitchell", DHC-2 "Beaver", F/A-18 "Hornet", F-16 VISTA med vektorstyrning m.m. Totalt blev det ett tjugotal olika flygplanstyper. Tanken är att eleverna ska få testa flygplan med varierade egenskaper för att få praktisk kunskap om vad som är bra och vad som är dåligt. Eleverna lär sig att skriva en testplan och identifiera intressanta egenskaper för att sedan kunna redovisa det i en testrapport där slutsatsen ska vara om flygplanet är OK för den roll den är tänkt att ha.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Som examenarbete så fick Marcus äran att som en av få piloter i världen få flyga ett av världens hemligaste flygplan, U-2. Denna flygning skedde från Beale Air Force Base där allt amerikanskt spionflyg är baserat.

U-2 var tänkt att gå i pension för flera år sedan, men RQ-4 "Global Hawk" som är den UAV som var tänkt att ersätta U-2 har inte fungerat så bra som man önskat och det är faktiskt billigare med bemannat flyg. Därför så fortsätter USA att operera U-2 fram tills dess att en lämplig efterträdare finns tillgänglig.

U-2 är tänkt att flyga på mycket hög höjd, vilket ger en hel del olika utmaningar. Bl.a. så är det mycket liten skillnad mellan minfart där flygplanet stallar och maxfart där vingarna kommer in i Mach-kritisk fart, s.k. "Coffin Corner". Bägge effekterna kan leda till mycket svåra skador på flygplanet. Marcus fick flyga den tvåsetsiga varianten, men för att kunna testa flygplanets egenskaper så fick han tillstånd att stänga av det elektroniska styrsystemet, något som hans instruktör i baksits fasade för. Han hade aldrig gjort detta under sin operativa karriär som U-2 pilot.

Den höga höjd som U-2 opererar på kräver att piloten har astronautdräkt på sig. Trots att flygplanet har tryckkabin så blir kabintrycket så lågt att vatten kokar i normal kroppstemperatur. Skulle man öppna visiret på hjälmen på hög höjd för att t.ex. klia på näsan så skulle det få katastrofalt resultat. Inget för folk med tvångstankar med andra ord.

Inför passet så ska piloten andas ren syrgas under en längre tid för att undvika trycksjuka. Han får hjälp att sätta på sig utrustningen och det kommer hela tiden medicinsk personal och ställer frågor om hur han mår och vad han åt till frukost.

Under starten så följer en bil med i hela startförloppet för att säkerställa att ingenting går snett. Accelerationen är kraftig och det gäller att direkt efter start stiga med 30 graders stigvinkel för att inte nå maxfart. Sedan går det snabbt upp till hög höjd. När han passerar upp över alla civila luftrum så slås transpondern av för att inte avslöja hemliga data som höjd och fart.

På högsta höjd, som fortfarande är hemlig, så är en U-2 halvvägs ute i rymden. Himlen är svart och horisonten böjer sig.

Landningen är ett kapitel för sig. En U-2 påverkas liksom ett segelflygplan kraftigt av termik. Bromsarna är obefintliga. Är farten för hög så vill flygplanet inte landa. Tekniken bygger på att sänka till en viss landningsfart och sjunka ner till ca två fot över banan. En följevagn kör bredvid flygplanet och meddelar exakt höjd till piloten. På den höjden så drar piloten sedan av gasen och stallar ned flygplanet i backen. (Se sista filmen nedanför för ett par exempel på hur svårt det är att landa U-2). U-2 har två par huvudhjul i tandem under kroppen. Vingarna har stödhjul som släpps i starten. Precis som ett segelflygplan så kommer därför ena vingen att efter utrullning vika sig ner och glida på backen innan flygplanet till slut stannar. Då kommer ett team av tekniker fram till flygplanet och sätter på stödhjul så att flygplanet kan bogseras in till hangaren.

Tack Marcus för en mycket bra föreläsning! Detta blev en av de sista medlemsaktiviteterna i det gamla klubbhuset.

## En provflygarkarriär



Den 19 mars så hölls den första medlemskvällen i nya klubbhuset. Som gäst denna kväll så hade vi bjudit in Reino Lidvik som berättade om sin karriär som pilot i Flygvapnet och provflygare på FC – Försökscentralen och Saab. Det blev en kväll med många historier om upplevelser i luften i olika typer av flygplan. Tyvärr är denna artikel för kort för att kunna ta upp alla små anekdoter som Reino lyckades plocka fram ur minnet.

Sin första kontakt med Flygvapnet fick Reino när han som liten grabb såg en J 29 komma farande i luften märkligt tyst. När efter en stund katapultstolen utlöstes och piloten for ut så anade Reino att något gått snett. Han lyckades dock inte cykla bort till platsen där piloten landade.

Detta avskräckte inte Reino som senare började sin egen flygkarriär som attackpilot på A 32 Lansens vid F 7 i Såtenäs. Han berättade om låghöjdsfällning av napalmbomber och hur det var att flyga fyrgrupp i mörker med dåligt fungerande lanternor i vingbakkanterna och utmaningen att försöka hänga med i flankanfall och bombfällning när man knappt visste vad som var upp och ned. Under ett liknande anfall så kolliderade två av flygplanen i hans grupp och två piloter och två navigatörer omkom.

Sedan blev det omskolning på Viggen. Då F 7 fick de första SK 37:orna så var det gott om besökare som ville åka med i baksits med mer eller mindre bra resultat. En reporter kräktes hela passet och fick efter landning föras iväg till sjukhuset. När Reino träffade reportern några dagar senare och frågade hur han mådde så var svaret att det bara var bra och att han varit lika illamående vid ett tidigare tillfälle då han fått flyga SK 35. Information som hade varit uppskattad om han delgett sin pilot den innan flygningen...



Efter ett par år med Viggen på F 7 så hamnade Reino på FC för flygutprovning av i första hand Viggen. Dock så blev ett av hans första uppdrag att flyga och hämta en av kollegorna som fraktat ett flygplan till Östersund. Planen var att det skulle ske i en SK 60, men den fick tekniska problem och alternativet var att flyga dit med en A 32. Det var åtta år sedan Reino satt i en sådan, men divisionschefen på FC gav Reino en flyghandbok och 30 minuter på sig att fräscha upp kunskaperna. Givetvis så blev vädret dåligt i Östersund, men ner kom han. När hans kollega frågade honom hur många pass 32 han flugit den sista tiden så blev svaret "Två. Det här passet är det andra". Inga fler frågor...

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Vi utbyte med de amerikanska provflygskolorna fick Reino pröva på bl.a. F 4 Phantom. Den bedömdes som mycket trög i rodren när man skulle rolla. Ända tills instruktören sade åt honom att trycka sidroder då flygplanet snabbt rollade runt. Sedan var det dags för att testa på hangarfartygslandning på ett uppmålat fartygsdäck på land. Efter första landningen fick han skäll av instruktören som ansåg att han inte skulle landa mjukt med rotation i sättningen, utan flyga ner flygplanet i backen i mer eller mindre kontrollerad krasch. När Reino i andra landningen visat att han förstod tekniken så blev

det dags att i tredje landningen testa på att landa med bromsvajer där flygplanet bromsades in från 130 knop till 0 på 30 meter.

När JAS 39 Gripen introducerades i Flygvapnet så fanns det från början ingen tvåsitsig JAS 39B för utbildning. Tanken var att man skulle skaffa en ersättare till SK 60 som hade större kapacitet för att inte glappet mellan skolflygplanen och JAS 39A skulle bli för stort. Reino fick åka runt till olika leverantörer av avancerade skolflygplan och bedöma deras egenskaper. Bl.a. var han i Italien och flög Aeromacchi MB-339. Under en flygning i närheten av Alperna fick han frågan av den italienske instruktören om han någonsin gjort en looping med motorn avstängd. Reino svarade givetvis "nej". Då fick han instruktionen att kupera motorn och när det var gjort så genomförda han två loopingar och en tunnelroll. Därefter så startade motorn snällt och det var bara att åka hem. Det är inte alla jettflygplan som man med berätt mod kan tillåta sig att stänga av motorn i luften. Om det sedan beror på motorns goda egenskaper eller italiensk syn på flygsäkerhet lät Reino vara osagt. Det blev dock i slutändan en tvåsitsig 39B för Flygvapnet och man behöll SK 60 som skolflygplan.



Efter några år på FC så blev det byte till Saab på andra sidan Linköping. Saab samarbetade då med BAE med den internationella Gripenförsäljningen. Som ett led i att förbereda sig på långa resor med Gripen jorden runt så flög Reino och en brittisk BAE-pilot en Hawk från Storbritannien till Australien. Hawk var inte riktigt byggd för långa piloter så Reino och den brittiske kollegan fick turas om att sparka först fullt sidroder vänster och sedan fullt sidroder höger för att kunna sträcka på benen i luften. Vid en mellanlandning i Calcutta berättade britten om sitt förra besök där han fått en allvarlig magåkomma och tvingades flyga hem med en handduk svept mellan benen som en gigantisk blöja. På vägen från Calcutta så utbrast han därför i att "den bästa vyn över Calcutta har man i backspegeln". När de passerade norra kusten på Australien så påminde den vänlige britten Reino om att vid en eventuell utskjutning så var valet att landa i träskmarkerna vid kusten och bli uppäten av sötvattenskrokodiler eller i havet och bli uppäten av haj.

Reino var sedan med på diverse försäljningsturneer i Sydamerika. Bl.a. så försökte Saab under många år sälja Gripen till Chile. Man fraktade över i första vändan två flygplan till Chile i en bananbåt. De fick sedan bogseras från hamnen till närmaste flygplats på vältrafikerade vägar. Som tur väl var så hade de välbeväpnade chilenska militärpoliserna som rensade vägen. Från Chile så for man till Brasilien. En av Reinos kollegor som flög med var inte särskilt förtjust i ormar vilket alla påminde honom om när

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

de flög över vidsträckta områden med djungel där man vid en eventuell utskjutning riskerade att få tillbringa lång tid innan man blev hittad av räddningspersonalen.

Efter Chile så blev det en försäljningsturne i Sydafrika och 1999 så bestämde sig Sydafrika att som första land utanför Sverige köpa Gripen. Resan till Brasilien har långt efteråt gett resultat nu när Brasilien nyligen bestämt sig för Gripen E.



Jobbet som provflygare på Saab innebär givetvis att vara en del av marknadsföringen. På vår hemsida finns länkar till artiklar från Farnborough 1998 där man visade upp 39B för första gången och en artikel från 1996 där DN:s reporter får testa Gripen i simulator.

Under sin tid på Saab så flög Reino mest Gripen. Den 10 september 1992 så fick Reino äran att som första pilot flyga det första serieexemplaret av Saab Gripen 39.101.

Tack Reino för ett bra föredrag!

## Min resa till EAA AirVenture 2015 i Oshkosh



Jag är varken en som man klassiskt brukar kalla för flygplansfantast eller privatflygare. Ännu mindre är jag hemmabyggare, men bestämde mig trots detta för att lägga ner en ansevärd summa pengar och ta mig hela vägen till Wisconsin's landsbygd för att tillbringa fyra dagar på världens största flygmässa, Experimental Aircraft Associations (EAA) AirVenture i Oshkosh. Detta är min reseberättelse vars

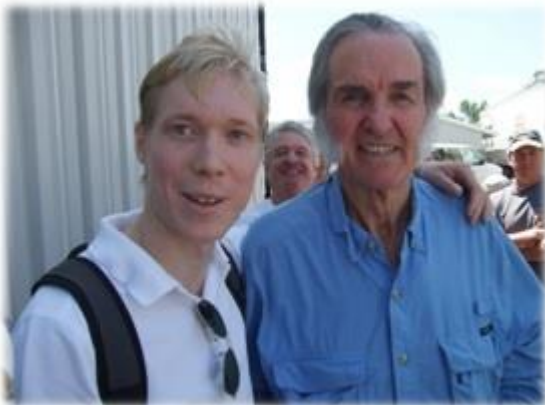
# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

avsikt är att inspirera och underlätta för läsare som, av en eller annan anledning, inte än tagit steget till Oshkosh och upplevt denna fantastiska tillställning med allt den har att erbjuda.

Beslutet att åka till Oshkosh 2015 tog jag relativt sent och spontant då jag märkte att en av det moderna flygets största gestalter och EAAs mest uppfinningsrika medlem, Burt Rutan, skulle närvara och hedras för sina bedrifter. Ända sedan barnsben har jag varit intresserad av flygning och normbrytande flygfarkoster som sticker ut från mängden. Det är dock först på senare år, när jag inledde mina civilingenjörsstudier inom flygteknik på KTH, som jag har upptäckt Burt och hans enastående och högpresterande flygplan. Det är alltså teorin, flygfysiken bakom och den av dem resulterande utformningen av ett flygplan som jag brinner för. Detta intresse har lett mig utan omvägar till Burt och hans kreationer, och nu när den sedan några år pensionerade idolen skulle visa sig på Oshkosh 2015 var det inget tvivel om att jag skulle vara på plats!

Även om stort fokus skulle ligga på Burt och hans flygplan, hade flygmässan otroligt mycket utöver det att erbjuda. Mässan inkluderar, trots sin EAA-bakgrund, alltid flygplan (ibland även rymdfarkoster) från diverse stora, högteknologiska företag såsom Boeing, Lockheed Martin och Airbus, vilket resulterar i en välbalanserad flygtillställning för alla; vuxna som barn, hobbyflygare som teoretiska flygingenjörer.



Wittman Regional Airport med omnejd är skådeplatsen för detta evenemang och ligger cirka 3 timmars bilfärd norr om Chicago. Och det är just bil som är, om inte det enda, utan tvekan det smidigaste sättet att ta sig till och från mässan. Då amerikanare är hängivna bilförare har de också anpassat infrastrukturen efter detta. Parkering på mässområdet är inget problem och för 10 dollar får man en endagsbiljett som tillåter fri in och ut passage under hela dygnet på alla de officiella parkeringsplatserna. Anländer man sent (efter kl.

10) på morgonen finns det risk för att få ställa bilen en bra bit bort, dock med nöjet att få åka med en av de klassiska gula amerikanska skolbussarna som abonnerats av EAA för skytteltrafik på området. Jag hade i min ovetskap förköpt parkeringsbiljetter online för alla fyra dagarna bara för att upptäcka att de två segare morgnar hade jag kunnat ställa mig på någon av de inofficiella p-platserna som erbjöds. Det visade sig på plats att många av tomtägarna bredvid flygplatsen hade rensat upp gräsmattan framför huset för att erbjuda mässbesökare en plats att ställa bilen, givetvis för exakt samma pris som EAA. Det är kontantbetalning som gäller på samtliga parkeringsplatser.

Den sena bokningen av boendet resulterade i ett motell i småstaden Plymouth, Wisconsin, en timme med bil från Oshkosh. Min hyrbil hade jag förbokat på grund av högsäsong och hämtade från Hertz vid Chicagoflygplatsen O'hare dit jag hade tagit direktflyg med SAS från Arlanda. Flygbiljetten var av det lite dyrare slaget och landade på strax under 10 000kr t/r. Dock var direktflygsvalet en väl värd investering.

Jag hade lagt upp min USA-resa på följande sätt. Starta från ARN på måndagsmorgonen för att direkt därefter hämta ut min hyrbil och köra upp till motellet i Plymouth. Resten av vardagarna skulle jag tillbringa på mässan i Oshkosh varefter helgen i Chicago med flyget hem på söndagen.



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Min första dag på mässan sammanträffade, inte helt oväntat, med Rutan Legacy Day med ett stort antal framträdanden av just dagens huvudperson. Mässområdet var uppdelat i zoner med olika fokus, allt från hemmabygge och kompositverkstäder till gamla warbirds och akrobatkärnor. För att ge besökaren en möjlighet att gömma sig från den ofta gassande solen och samtidigt få ta del av spännande och lärorika föreläsningar hade Honda försett en stor zon med hangarer utrustade med projektorer samt sittplatser för dryga hundra lyssnare.



Det var i en av de större seminariehangarerna som Burt höll sitt första framträdande där han mötte en entusiastisk publik med många frågor och funderingar, inte minst kring hans nya design, Skigull. Efter en dryg timmes föredrag klev den alltid lika passionerade och ivriga designern slutligen ner från scenen bara för att fortsätta svara på frågor och signera Oshkosh-souvenirer bakom hangaren, samtidigt som nästa föreläsare tog plats på scen. Denna stafettövergång föreläsarna emellan återspeglar väl upplägget på mässan; föreläsare efter annan avlöste varandra från kl. 8.15 till cirka kl. 18 varje dag i en hel vecka. Allt ingår i mässans entréavgift på cirka 250kr/dag och seminarieplatser går inte att reservera. Det gäller alltså att planera i god tid för att inte gå miste om något sevärt!



För att lyckas optimalt med planeringen och för att få ut det mesta av sitt Oshkosh-besök, rekommenderar jag varmt att ladda ner EAAs gratisapp innan besöket. Med den oerhört användbara appen läser du inte bara om aktuella händelser på mässan utan hittar även information om allt från var toaletterna finns, vilka byggnader som har Wifi till vilka föreläsare som står var och när. Appen har även en smidig funktion för att skapa just ditt eget schema med seminarier och tillställningar du vill besöka. Kom dock ihåg att

uppdatera varje morgon för dagsfrisk information.

Med 10 000 flygplan, tiotusentals besökare samt hundratals med funktionärer är det lätt för besökaren att känna sig som på Ullared en lönelördag med milslånga köer och överfyllda matställen där det är nästintill omöjligt att ta sig fram. Detta var dock inte fallet på Oshkosh, då EAA lyckats förvånansvärt väl med att ordna infrastrukturen på mässan. Ordentligt med restauranger (endast amerikansk snabbmat såklart!), generöst med toaletter, souvenirshops etc., alla jämnt utspridda över flygplatsen.



Apollo 13-astronauter med del av mission support crew

För att få en halvlekspaus mellan dagens aktiviteter och kvällens program, som oftast bestod av en föreläsning på stora scenen, flyguppvisning med imponerande ljusspel samt efterföljande konsert, åkte

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

jag till Oshkosh stad för att äta middag på en riktig restaurang och samla krafterna för kvällen. Det är inte heller större risk att missa något spännande på mässan då det mesta lugnar ner sig mellan kl. 18 och 20, för att återigen ta fart mot senkvällen. Har du även hamnat långt bort med bilen på morgonen är detta ett gyllene tillfälle att ställa den närmare för att snabbt ta sig hemåt på natten.

## Tips inför besöket

- Förköp inträdesbiljett online
- Ta ut alla entréband direkt för att slippa köa resten av dagarna
- Betala parkering på plats
- Ladda ner EAA-appen
- Ha solskydd (köp EAA-keps!)
- Planera besöket



Onsdagen hade rymdfokus. Den heroiska insatsen under Apollo 13-färden 1970 uppmärksammades med flera rymdrelaterade föreläsningar och seminarier med astronauterna James "Jim" Lovell och Fred Haise kvällspresentation som dagens absoluta höjdpunkt. Utöver detta bjöds onsdagsbesökarna på en imponerande uppvisning av amerikanska försvarets stora stolthet, F-22 Raptor. Det nya försvarstillskottet, F-35 Joint Strike Fighter, stod endast på statisk display. Detta tydligen på grund av bristande resurser för flyguppvisningsplanering.

Utöver det gigantiska huvudområdet på flygplatsen har EAA även en "KidVenture" för barn, liten insjö för amfibieflyg samt museum för historiska EAA-händelser och storslagna minnen. Museiinträdet och amfibiedelen ingår båda i dagsbiljetten (osäker om KidVenture) och är värda varsitt besök. Självt besökte jag museet på fredag som sista stoppet i Oshkosh innan återresan till Chicago och storstan. Anläggningen är inte speciellt stor, ens med europeiska mått mätt, men ger ändå besökaren en väldigt ingående bild av hemmabyggets historia och bakgrund tillsammans med stora bedrifter och betydelsefulla milstolpar inom flygets historia.

### Rutan minnesvägg på museet

På fyra välplanerade heldagar på Oshkosh AirVenture hinner man med väldigt mycket, men långt ifrån allt. Det gäller alltså att lägga ner ordentligt med tid på planeringen av resan redan hemma i Sverige och att lägga upp en tydlig preliminärplan för att inte gå miste om något sevärt. Många av tillställningarna går flera gånger under veckan, så ifall schemat kraschar en dag finns goda möjligheter för revansch en annan dag. Planering är



a och o på en mässa av Oshkosh AirVenture-storlek!

Förhoppningsvis har ovanstående reseberättelse bidragit med inspiration och idéer till din framtida resa till Oshkosh, även om upplevelser är ytterst individuella och blir alltid vad man gör dem till. Jag är dock helt övertygad om att oavsett områdesintresse inom flyg, får varje besökare ut mycket av mässan och fina minnen för livet.

/Jonne Niskanen

*Ett mycket viktigt mål under 2015 var att vända den nedåtgående trenden för klubbens flygtidsuttag. Under våren så såg det mörkt ut, men i slutet av sommaren började det vända.*

## Bättre än pengar i madrassen



Riksbanken har som känt sänkt reporäntan till -0,10%. Med andra ord så är det inte en bra investering att stoppa in pengar på räntebärande konton. Det är faktiskt bättre att ha dem hemma i madrassen...

Som tur väl är så erbjuder LFK ett mycket attraktivt sparande för alla medlemmar i flygklubben som är bättre än din madrass! Deponera pengar till klubbkassan för att sänka ditt flygtimpris.

Tittar ni på klubbens hemsida så är det inte så svårt att räkna ut hur mycket ni får tillbaka. Det bästa är att ju mer ni flyger, desto bättre "ränta".

Ett par exempel:

1. Deponera 6000 kr. SE-KII och SE-MEB hyr ni då för 1090 i.s.f. 1150, d.v.s. en besparing på 60 kr/flygtimme. 10 timmars flygtid under ett år är en besparing på 600 kr och motsvarar 10% i "ränta" på insatta pengar.
2. Deponera 12000 kr. SE-KII och SE-MEB hyr ni då för 1020 i.s.f. 1150, d.v.s. en besparing på 130 kr/flygtimme. 10 timmars flygtid under ett år är en besparing på 1300 kr och motsvarar 10,8% "ränta" på insatta pengar.
3. Deponera 18000 kr. SE-KII och SE-MEB hyr ni då för 950 i.s.f. 1150, d.v.s. en besparing på 200 kr/flygtimme. 10 timmars flygtid under ett år är en besparing på 2000 kr och motsvarar 11,1% "ränta" på insatta pengar.

Faktum är att LFK erbjuder bra "ränta" redan vid låga flygtidsuttag. En deponering på 6000 kr innebär vid 2 timmars flygtidsuttag en besparing på 120 kr och 2% ränta. Betydligt bättre än vad någon bank erbjuder i dagsläget som bankränta. Vid 5 timmars flygtidsuttag blir besparingen 300 kr och det motsvarar 5% "ränta". Försök att få till detta erbjudande från din bank. Det är t.o.m. bättre än vad många aktiefonder erbjuder.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Så töm madrassen och deponera pengarna hos LFK. Förutom en bra "ränta" så blir det som extra bonus en massa trevlig flygning för pengarna! Dessutom ger deponerade pengar LFK en extra rörelsemarginal så att vi slipper låsa klubbkassan, vilket underlättar framtida flygplansanskaffning.

**P.S:** Vinsten blir egentligen ännu större jämfört med ett bankkonto då bankränta skattas, medans besparingen på flygtidskostnaden givetvis är helt skattefri!

*Förutom artiklar som är direkt relaterade till LFK verksamhet så har vi under året tagit upp ämnen som berör luftfart generellt och även specifikt sådant som rör allmänflyget.*

## Hästlasagne och billiga flygbiljetter



Strejken på Norwegian är nu över. Tyvärr så är det nog många som missar vad som är grundorsaken till konflikten. Är det bara överbetalda piloter som vill ha ännu mer i lön? Tyvärr så har de senaste årens fokus på lågprisflyg inneburit många ändringar i framför allt anställningsvillkoren. Villkor som knappast skulle accepteras inom andra yrken.

Piloter är ofta inte längre anställda av flygbolagen, utan inhyrda som resurskonsulter.

Detta för att bolagen ska kunna friställa personal med kort varsel om det skulle uppstå ekonomiska problem. Detta gör det också möjligt för flygbolagen att undvika kollektivavtal samt att förhandla med fackförbund. Inom vilka andra svenska arbetsplatser skulle ett liknande agerande från en arbetsgivare tolereras?

Den andra stora frågan gäller arbetstid. Enligt EASA ska en pilot kunna tjänstgöra (FDP – Flight Duty Period) i upp till 13 timmar (vid enstaka tillfällen 14 timmar) i sträck. Har man möjlighet att sova ombord kan det höjas till upp till 18 timmar i sträck. Visst så finns det på långfärdslinjerna flera piloter som kan byta av, men handen på hjärtat. Hur bra sover man i ett flygplan? Att piloter somnar i kabinen är ett erkänt faktum i flygkretsar. Dessutom är det just i slutet på ett sådant långt arbetspass som piloten ska vara som mest alert och göra sin svåraste uppgift som kräver störst koncentration, nämligen att landa! Både buss- och lastbilschaufförer har hårdare reglering av arbetstider!

Den officiella gränsen för kalenderårsarbetstid ligger på 900 h flygtid (1000 h för 12 månader i sträck) och ca 2-2400 timmars arbetstid. Men detta kommer flygbolagen runt genom att dels räkna arbetstiden så nära starttid som möjligt trots att en flygning kräver förberedelser för att genomföras på ett säkert sätt. Väder och andra oförutsedda omständigheter leder också till förseningar som gör att tjänstgöringstiden kan utökas ytterligare. D.v.s. när det är som värst väder kan du som passagerare ha en ytterst utarbetat pilot som sitter längst fram och försöker landa.

När piloter skriver om sina erfarenheter på bloggar och liknande forum så resulterar det ofta i att de stoppas av sina företag. Hur skulle detta tolereras om det t.ex. var industriarbetare som förbjöds att tala om hur det fungerar på deras arbetsplatser? Tyvärr så ses piloter som guldgossar av allmänheten och då gör det inte lika mycket om bolagen bryter mot svensk praxis inom arbetsrätten.

Här är ett exempel på en styrman på Norwegian som uttalar sig om sina flygerfarenheter och vad konflikten egentligen handlar om. Givetvis måste han uttala sig anonymt...

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

*"Ingen försikring, ingen pensjon, ingen skattetrekk, ingen sosial sikring (det vil si sykepenger og så videre – alt vi har i Norge fordi vi betaler trygdeavgift og arbeidsgiveravgift). På denne måten unngikk Norwegian å måtte betale arbeidsgiveravgift og å ha et arbeidsgiveransvar. Alt som er i nordisk arbeidslovgivning kom de seg da klart unna.*

*Stillingsvern på en slik kontrakt er helt fraværende, Norwegian kan si opp kontrakten med vikarbyrået på en måneds varsel og fagforeninger er utelukket. Åpner du munnen og protesterer på noe som helst så får du beskjed om å levere inn uniformen, da er det rett ut. Hvilken effekt tror dere dette har på flysikkerheten med tanke på å melde seg syk eller å la være å fly hvis en er trøtt?"*

Vem övervakar hur flygbolagen betar sig? Vem säkerställer att bolagen har fokus på flygsäkerhet och inte bara att vinna konkurrensfördelar genom att sälja billiga biljetter och att samtidigt tjäna pengar genom att snåla på utgifterna? I Sverige borde detta hamna på Transportstyrelsens bord? Frågan är hur Transportstyrelsen i praktiken ställer sig till dessa frågor? Är man verkligen ett myndighetsorgan som är ute efter att öka flygsäkerheten?

Tyvärr så verkar det inte alltid som det är så. Transportstyrelsen har de senaste åren arbetat för att få bort passageraravgifterna då de enligt dem är ett brott mot EU regelverk. De förlorade intäkterna har man tagit igen genom att öka myndighetsavgifterna för flygcertifikat, underhållstillstånd m.m. Resultatet har blivit att privatflygare inte har råd att flyga lika mycket, vilket gör att fler och fler piloter flyger omkring med färre flygtimmar per år. Detta är helt klart en sänkning av flygsäkerheten! Vad är det då som i verkligheten drivit igenom försöket att avveckla passageraravgifterna? Jo, givetvis lågprisbolagens iver att sänka biljettpriset från 99 kr till 90 kr. I Danmark (som också är ett EU-land) har man tolkat EU-lagarna på ett helt annat sätt och i stället infört passageraravgifter för att sänka avgifterna för certifikat m.m.

Transportstyrelsen borde bedriva ett aktivt arbete för att förbättra villkoren för besättningsmedlemmar i flygbolag som agerar i Sverige och även driva dessa frågor mot EASA. Transportstyrelsen borde också driva på att sänka kostnaderna för flygutbildning så att eleverna har råd med mer flygtid för att säkerställa att de blir bra piloter. Om man vore en myndighet med fokus på flygsäkerhet det vill säga. Tyvärr så får nog svenska befolkningen det de vill betala för. Jämför med Findusskandalen för något år sedan. Findus stoppade ner kött från självdöda hästar som inte hade genomgått normal veterinärbesiktning. Äckligt? Tja, men frågan är vad man får för pengarna om man tror att man ska kunna köpa en vällagad lasagne med riktig köttfärs i för 29 kr/st? Samma sak gäller flygbiljetter till London för 99 kr/st. Vem sjutton kan erbjuda liknande priser om man inte genar i kurvorna någonstans?

Jag skrev ett inlägg för en tid sedan om att de ökade myndighetskostnaderna driver fram en flykt från Sverige där bolag registrerar sig utomlands och där flygplan ej längre har beteckningen SE-xxx. Följden blir att de svenska myndigheterna helt tappar möjligheten till insyn i bolag som i de länder där de registrerat sig har ett mycket gott samarbete med de lokala myndigheterna och säkerligen kan minimera kostnaderna för sitt säkerhetsarbete. I t.ex. Kina är det vanligt att piloter mutar sig genom språktesterna. Det fungerar bra så länge de bara flyger inrikesflyg, men vad händer om det blir en inblandning av internationell flygtrafik där de övriga piloterna bara förstår engelska?

Så länge allt går bra så är det klang och jubel. Biljetterna till London är billiga och Lasagnen smakar smasken. Direktörerna får bonusar och ekonomerna gnuggar händerna. Men vem får stå till svars när det väl händer något? Givetvis är det stor sannolikhet att den enskilde piloten som kommer att pekas ut i första hand!

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Handen på hjärtat. Är du som resenär intresserad av att betala ca 10 kr extra per flygbiljett för att försäkra dig om att det finns kvar en civil flygverksamhet på klubbnivå och uppåt som förser de nordiska flygbolagen med framtida piloter? Är du sedan beredd att betala ytterligare några kronor för att säkerställa att det sitter en välutbildad och utvilad pilot längst där framme som dessutom tillåts att ta det extra bränsle han bedömer kan behövas om vädret på flygplatsen dit du är på väg verkar bli sämre?

Det är i slutändan detta som strejken handlade om. Det är detta som internationella pilotorganisationer stödjer. Det är detta som vi alla som vill åka på semester till Thailand eller Mallorca också borde vara intresserade av att stödja. Annars blir det som med Lasagnen förr eller senare en obehaglig överraskning där eftersmaken är bitter.

## Miljöpåverkan



Jag har suttit och läst motionerna från Miljöpartiets Kongress 2015. Framför allt så var det en motion som stack ut bland de andra:

*"Nöjesflygandet måste bli tråkigare"*

*Thomas Deinoff*

*Stöds av: Miljöpartiet de gröna Nacka*

*Du vet säkert hur det är att landa på en amerikansk flygplats. Att du först måste fylla i en blankett som förklarar syftet med din vistelse i USA. Att du som flygresenär står där i flygplatskontrollen och oroar dig för om du kommer att få vända hem utan att få uppleva USA eller om du verkligen kommer att få tillfälle att skryta om din resa på sociala medier med nytagna bilder från din utlandsvistelse. Så här jobbigt som det kan kännas att möta en*

*barsk amerikansk gränspolis för att få komma in i USA, precis så jobbigt borde det också kännas för den som försöker lämna Sverige via flyg från en svensk flygplats. Kommer jag att få flyga?! Eller får jag vända hem...*

*Jag yrkar*

- 1. att MP verkar för att nöjesflygandet måste göras tråkigare,*
- 2. att MP verkar för att t.ex. säkerhetskontrollen vid svenska flygplatser utökas med kontrollfrågor av typen: Du vet väl om att nöjesflygandet är den onödiggaste formen av klimatförstöring?,*
- 3. att MP verkar för att klimatkontrollfrågan måste besvaras skriftligt (eller elektroniskt) med Ja eller Nej (Yes or No) och att felaktigt svar genast leder flygresenären till ett informationsmöte med uniformerad klimatinformatör som försenar flygresenären tills resenären godkänns genom att t.ex. svara korrekt på frågan,*
- 4. att MP verkar för att klimatkontrollfrågor vid svenska flygplatser bara är den första åtgärden som bör omgärda flygande och kommer att följas av utökade åtgärder som t.ex. byråkrati, kontrollfrågor, väntetider, extra säkerhetskontroller, sänkt bekvämlighet, höjda priser, flygransoneringar, bonus–malus-system, krav på visum för att få passera in på flygplats, med mera, till dess att nöjesflygandet bär sina klimatkostnader, och inte som nu är ett sätt att roa sig på andras bekostnad.*

*Partistyrelsens yttrande: avslag*

*Flygtrafikens ökning är mycket bekymmersam, men bör tacklas med införande av klimatskatt på*

# KONTAKTEN

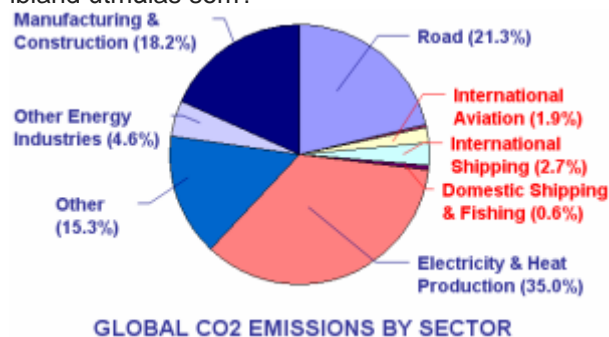
Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

*flygbränslet och en utbyggnad av klimatvänligare alternativ i stället för de åtgärder som motionen förespråkar.*

(Hmm...hur vet miljöpartister som inte vill att folk ska resa till USA hur man behandlas av tullen i USA?)

Ska man skratta eller gråta? Man kan hoppas på att det bara är ett inlägg för att väcka debatt. Det var nog bra att partistyrelsen avslög den motionen, men tyvärr så visar det på vad en del stollar i MP har för åsikter om svenskt flyg. Partistyrelsens kontraförslag på mer skatt på flygbränsle låter dock inte så särskilt mer upplyftande för svenskt allmänflyg. Och tyvärr så har MP idag ett stort inflytande över svensk politik, både på riks- och regionalnivå.

Allmänflyget i Sverige för en tynande tillvaro och används ofta som ett slagträ i miljödebatten. Vi lyfts upp som rent nöjesflygande och en stor bidragande faktor till den globala miljöförstörelsen. Men hur sant är detta? Fyller vi ingen nytta för allmänheten och är vi verkligen den stora miljöskurk som vi ibland utmålas som?



Hur stort är då det totala utsläppet från allmänflyget? Globalt står flygtrafiken för ca 2% av det totala utsläppet av växthusgaser. Av dessa 2% är majoriteten givetvis kommersiell flygfrakt och passagerartrafik. I samband med anskaffningen av vår nya bränsleanläggning så fick vi information om att den totala försäljningen av flygbränsle till bensindrivna kolvmotorflygplan per år i hela Sverige motsvarade den årliga försäljningen på en

medelstor bensinmack längs med E4:an.

Transportstyrelsen har precis gett ut ett kompendium om Miljöpåverkan från mindre luftfartyg. Fokus i denna rapport ligger på utsläpp av bly samt buller. Föreningen Svenskt Flyg gick för ett par år sedan ut med ett informationsblad om vad som görs för att minska flygets miljöpåverkan. Där pekar man bl.a. på vikten av att minska på blyat bränsle.

Hur stort är LFK:s årliga utsläpp? LFK flyger ca 1500 h per år och förbrukar ca 35 l/h. Det innebär 52.500 l/år. En personbil kör i snitt 1500 mil per år och drar i snitt 0.8 l/h, d.v.s. 1200 l/år. LFK förbrukar med andra ord per år ungefär lika mycket som 44 personbilar.

Det senaste året så har LFK genomfört ett antal åtgärder som är positiva för miljön:

- LFK har infört blyfritt bränsle till våras flygplan. 91/96 är billigare än 100LL och det var självklart en av drivkrafterna. Men vi hade också miljön i åtanke. Därmed så visar LFK att man följer de miljöåtaganden för flygtrafiken i Sverige som bl.a. Föreningen Svenskt Flyg har satt upp. Men, även om miljöskatten för blyfri 91/96 är lägre än för 100LL, så betalar allmänflyget fortfarande betydligt mer för flygbränsle än t.ex. mark- och sjöbaserad motorsport.
- LFK har byggt ett nytt klubbhus och en ny hangar. Den gamla hangaren värmdes upp av en oljepanna och det gamla klubbhuset hade dålig isolering och värmdes två gamla värmepumpar. Det nya klubbhuset är betydligt bättre isolerat och värms upp av tre luft-luft värmepumpar av senaste generationen. Resultatet är att våra uppvärmningskostnader sänkts. Men de mest positiva aspekterna för miljön är att vi helt slipper oljeförbrukningen samtidigt som vi kommer att sänka elförbrukningen.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Jag har i tidigare inlägg tagit upp faktorer som visar på vilken nytta det svenska allmänflyget har för samhället och särskilt här i Linköping där flygindustrin är en stor orsak till vår kommuns tillväxt. LFK har också delar av verksamheten som bidrar positivt till miljön.

- LFK deltar med piloter och flygplan i Länsstyrelsens Skogsbrandsbevakning. En skogsbrand släpper loss stora mängder koldioxid. Bl.a. WWF och Jordbruksverket pekar på de negativa globala aspekterna av skogsbränder (även om det kanske brinner för lite på våra nordliga breddgrader). Skogsbränder bidrar enligt vissa beräkningar med upp till 40% av de årliga globala utsläppen. 2014 stod brandflyget för 7% av LFK flygtidsuttag. Vi upptäckte ett tiotal bränder som kunde släckas i tid.
- LFK deltar med flygplan och piloter i FFK havsövervakning där vi bl.a. spanar efter oljeutsläpp. Kan man stoppa ett utsläpp till havs innan det når svenska kusten så sparar man många djurs liv och skyddar svensk natur. 2014 stod FFK för 12% av LFK flygtidsuttag.

Man ska i dessa sammanhang inte glömma bort att för att kunna flyga brandflyg eller tjänstgöra inom FFK så måste man träna. 2014 stod 36% av LFK flygtidsuttag av skolning. Av den övriga uthyrningen går dessutom en stor del till att träna klubbens piloter så att de kan delta i brandflyget eller FFK. Snart är det dags för Almedalen och Flygets Dag. Det ska bli intressant att höra vad MP har att säga då. Det är ju inte alltid de lever som de lär, vilket bl.a. Åsa Romson är ett levande bevis för. Initiativtagaren till MP motion, Thomas Deinoff, valde att bränna 400 exemplar av sin bok på Valborg 2006. I publicitetens namn är bevisligen all negativ miljöpåverkan godkänd. Vad det gav för bidrag till det globala Koldioxidutsläppet är dock svårt att räkna ut...

**P.S:** Bilden högst upp visar ett flygplan på hög höjd. Den största delen av det utsläpp som ses består av vattenångor som kondenseras p.g.a tryckändringar runt vingor och motor, s.k. kondensationsstrimmor (K-strimmor) eller på engelska Contrails. Tyvärr finns det representanter för MP i Riksdagen som tror på den globala konspirationsteorin som kallas för Chemtrails...

## Stairway to Heaven



Många ungdomar som önskar bli piloter har tidigare avskräckts av de stora kostnaderna. Utbildningen bestod då i stort sett av två delar, PPL – Private Pilot License med en kostnad på ca 100.000 till att få ett certifikat och IR – Instrument Rating med en ytterligare kostnad på ca 100.000. Varje steg innebar för många ur ekonomisk synpunkt ett för högt trappsteg att kliva upp på.

På senare år så har dock utbildningsreglerna sakta men säkert börjat ändras till det bättre. Det har tillkommit ett antal utbildningssteg samt att man numera återgått till att kunna räkna till sig erfarenhet från segelflygning. Detta gör att varje steg inte blir lika dyrt, att det går att dela upp utbildningen och därmed också kostnaderna under fler perioder och mellan dessa perioder flyga på egen hand för att öka sina kunskaper och ackumulera flygtid som behövs för nästa trappsteg.

LFK – Linköpings Flygklubb har ett tätt samarbete med LFSK- Linköpings Segelflygklubb och ser det som ett naturligt första steg för ungdomar att börja med segelflyg.

### Segelflygcertifikat

Reglerna för Segelflygcertifikat finns i TSFS 2013:16. Elevtillstånd som krävs för att få flyga solo (EK – Enkel Kommando) och ta C-diplom kan tidigast fås det år eleven fyller 15 år. För att få certifikat måste



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

man fyllt 16 år. Utbildningen ska innehålla minst 50 starter och 15 timmars flygtid. Totalt kostar ett C-diplom och Segelflygcertifikat ca 27300-32900 kr. Detta kan sedan kompletteras med en behörighet för TMG – Touring Motor Glider, d.v.s. ett segelflygplan som har en motor för att komma upp i luften. Detta kräver minst 6 h utbildning i TMG samt ytterligare teoriutbildning.

**Not:** Senast 8 april 2018 kommer även Segelflygcertifikaten att följa EU regelverk och då kallas för SPL – Sailplane Pilot License eller LAPL(S). Se Segelflygförbundets hemsida. För att få ett SPL/LAPL(S) ska man ha flugit minst 15 h, varav 10 med instruktör och max 7 h i TMG. En intressant ändring är att man med de nya reglerna kommer att få flyga solo, d.v.s. själv från 14 års ålder i Segelflygplan!

## Motorflygcertifikat

Det är inte helt enkelt att läsa sig igenom regelverken för vad som krävs för ett Motorflygcertifikat. Reglerna för Motorflygcertifikat beskrivs i TSFS 2013:12 och TSFS 2013:22. Dessa svenska regler lutar sig i sin tur på (EU) 1178/2011 som i sin tur har ett antal uppdateringar, bl.a. (EU) 245/2014 som förtydligar reglerna kring EIR och (EU) 2015/445 som förtydligar reglerna kring LAPL. Sedan är det tyvärr delar av EU regelverken som Transportstyrelsen ännu inte har infört i Sverige.

För de som inte till att börja med tänker fortsätta med instrumentflygningscertifikat är LAPL(A) – Light Aircraft Pilot License nästa steg i utbildningstrappan. För att få flyga solo (EK) måste man ha fyllt 16 år. För att få ett certifikat måste man fyllt 17 år. Min flygtid för att få ett certifikat är 30 h på motorflygplan eller TMG. Har man ett LAPL(S) och minst 21 h på TMG så kan man konvertera till ett LAPL(A) om man flyger minst 3 h utbildning i ett motorflygplan med instruktör samt genomför ett förnyat flygprov med kontrollant. Har man tagit sitt LAPL(A) enbart på TMG så kan man konvertera till SEP – Single Engine Piston om man flyger 3 h i ett motorflygplan med lärare.

**Not:** LAPL(S) och LAPL(A) certifikaten gäller enbart inom EU. Vill man flyga utanför EU så är det SPL/PPL som gäller!

PPL(A) går att ta direkt eller genom att bygga på sitt LAPL(A) med ytterligare 15 h flygtid, varav 10 h med lärare. OBS: Det är hårdare medicinska krav för PPL(A) än för LAPL(A). Det går också att konvertera från ett LAPL(S) med TMG om man har minst 24 h TMG samt genomför ytterligare 15 h i motorflygplan med instruktör. Teorin är den samma för LAPL(A) och PPL(A). Ålderskraven likaså. I EASA nya regelverk så går det med andra ord att direkt utbilda sig till PPL(A) på en TMG. För att få ett PPL(A) utan tidigare flygerfarenhet skall man ha genomfört minst 45 timmar i ett motorflygplan (SEP – Single Engine Piston) eller TMG, varav 5 h kan genomföras i en simulator.

Både LAPL(A) och PPL(A) går att bygga ut med mörkerbehörighet, NQ – Night Qualification. Denna utbildning innebär ett lektionspass och 5 h i luften, varav minst 3 med instruktör. För piloter med LAPL(A) certifikat krävs ytterligare ett par timmars utbildning för att erhålla den grundläggande instrumentflygning som är del av PPL(A) utbildningen, men inte LAPL(A).

**Not:** I EASA och Transportstyrelsens dokumentation pratar man bara om konvertering från LAPL(S) till LAPL(A) och PPL(A). SPL har samma behörigheter som ett LAPL(S), men hårdare medicinska krav. Detta borde innebära att konverteringskraven från SPL till LAPL(A)/PPL(A) är densamma som från LAPL(S).

Linköpings Flygklubb erbjuder sedan vintern 2014/15 utbildning för LAPL(A), PPL(A) och NQ.

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

## Instrumentflygningscertifikat

För att ta ett instrumentflygningscertifikat så krävs det att du har ett PPL(A), NQ och har minst 20 timmars loggad distansflygning för EIR eller 50 timmars loggad distansflygning för IR(A). Dessa timmar kan flygas under LAPL(A)/PPL(A) utbildningen, på egen hand efter färdigt LAPL(A)/PPL(A) och som del av instrumentutbildningen.

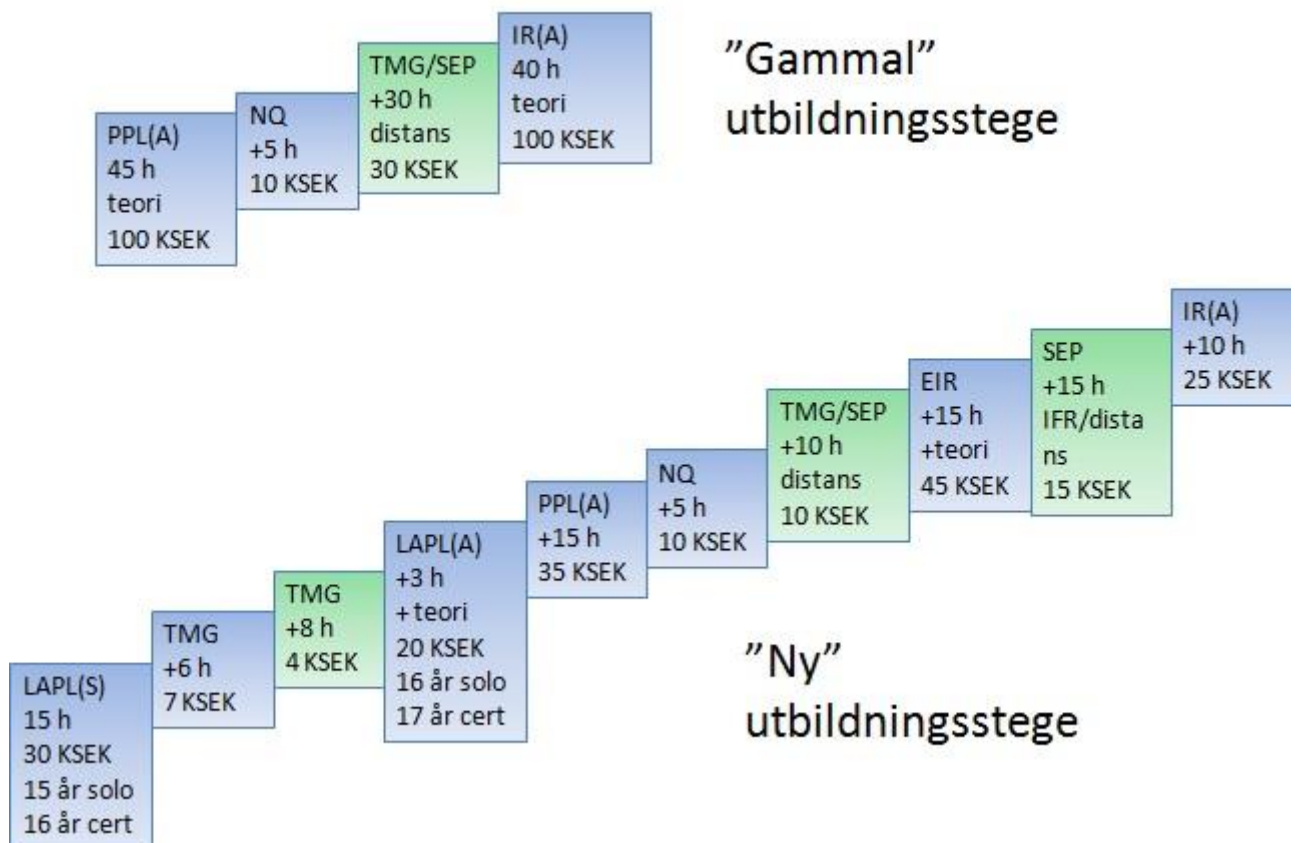
Teoripaketet är det samma för både EIR – En route IR och IR(A) – Competency Based Aircraft Instrument Rating.

Med ett EIR så måste man starta och landa i bra väder enligt VMC – Visual Meteorological Conditions, men får flyga sträckflygning i moln. Utbildningen består av 15 h flygning i luften med instruktör.

Med ett IR(A) så får man starta och landa i dåligt väder med hjälp av instrumentflygningshjälpmedel. Utbildningen består av 40 h flygning, varav max 10 h i simulator av klass FNTP I eller 25 timmar i simulator av klass FNTP II/FFS får tillgodoräknas. Linköpings Flygklubb har en FNTP I certifierad simulator som ska återuppbyggas i det nya klubbhuset. Har man tidigare erfarenhet av instrumentflygning som del av EIR-utbildningen eller instrumentflygning på egen hand efter EIR-utbildningen så får upp till 30 h tillgodoräknas. Minst 10 h måste dock flygas i luften med instruktör. Linköpings Flygklubb erbjuder sedan vintern 2014/15 utbildning för både EIR och IR(A).

## Sammanfattning

Inte helt lätt att få en överblick över hur en bra utbildningsgång ser ut. Det är många nya regelverk och många typer av förkortningar. Men nu börjar det kanske äntligen ljusna för kommande generationer av piloter. Den totala kostnaden för ett PPL(A) + IR är ungefär lika stor som tidigare, men varje steg i trappan är mindre omfattande och kostar mindre än vad det gjorde bara för något år sedan.



# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

I jämförelsen ovan så har jag räknat med 500 kr/h för TMG och 1000 kr/h för att hyra ett instrumentutrustat motorflygplan för egenflygning. De exakta flygtiderna/kostnaderna för respektive certifikatnivå är individuella då inlärningstakten skiljer från elev till elev. De blå rutorna är utbildningssteg som genomförs på en flygskola, s.k. ATO – Approved Training Organisation. Exakt hur kraven på ATO för Segelflyg kommer att se ut är ännu inte klart. De gröna rutorna är flygning som en elev gör efter att han fått sitt certifikat för att förbereda sig inför nästa steg.

Kan vi sedan bara få ner myndighetskostnaderna och den extra avgifterna på blyfritt flygbränsle så kan vi kanske vända på trenden och börja utbilda fler piloter i Sverige.

## Jakten på bränsle



En av effekterna av vår flytt är att vi numera har tillgång till 91/96 och 100LL till ett lägre pris. Bra för våra medlemmar, då vi har kunnat sänka uthyrningspriserna rejält. Men det försvårar också för besökare då de måste säkerställa att det finns någon medlem närvarande som kan öppna tankstationen och ta betalt för tankningen. Detta är dock inte ett unikt problem för vår klubb. Igår så planerade jag att resa ner på Fly'n'Ride i Ljungbyhed i min lilla Colibri. Den har en tank på 30 L och drar ca 12 L/h. D.v.s. jag har möjlighet med ca två timmars flygning om jag ska uppfylla

kravet på 45 minuters reserv. Med 80 kt marchfart och lite motvind så var jag därför tvungen att hitta något lämpligt ställe på vägen att fylla upp tanken på.

Jag började med att ringa min kompis Fredrik i Eksjö. Tyvärr så visade det sig vara motortävlingar och fältet delvis avstängt just den här helgen. Fredrik erbjöd sig dock att plocka ut bränsle i en Jeepdunk och att jag kunde landa på den bit av fältet som var användbart, men med tanke på att en Colibris bromsar är mer eller mindre obefintliga så tackade jag nej.

Nu var det fredag kväll och jag började jaga alternativa landningsfält. Först så ringde jag Ljungby/Feringe på deras mobil, men fick inget svar. Jag försökte få tag på F17 för att få PPR för att landa på Värnamo/Hagshult, men det var svårt att få kontakt även där. Växjö svarar enbart på telefon när tornet har öppet och man måste även där ha PPR utanför öppningstiderna och givetvis har tornet inte öppet på fredagskvällar och öppnar först 11 på lördagar.

Nu var enda alternativet Feringe. På lördagsmorgonen så fick jag tag på klubben och var välkommen dit. Problemet är att deras bana går i nord/sydlig riktning och det blåste rakt östliga vindar. Men vädret var enligt uppgift bra.

1h och 25 minuter senare var det dags för landning på Feringe. Det fanns ingen på radio som kunde ge svar på hur starka vindarna var, men de övriga flygplanen landade på bana 01, så jag beslöt mig för att göra det samma. När jag kom ner under trädtopps höjd så kände jag att det blåste ordentligt. Med en sporrhjulskärra som bara väger 210 kg så var det en rejäl utmaning och det blev inte någon av mina bättre landningar.

När jag taxade in så stod vindstruten fullt utsträckt och visade på rak sidvind. Jag fick hjälp med att tanka och betalade med Swisch. Funkade alldeles utmärkt och det är något som vi ska ta efter även här i Linköping då kortföretagen tar bra betalt för varje transaktion. Jag gick in på flygklubben för att

# KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

hälsa på och fick en lång diskussion med en tysk pilot som var på genomresa. Han hade stannat i Feringe då vädret söder om Sverige inte såg något vidare ut. Vi pratade bl.a. om hur svårt det var att flyga genom Sverige och Finland på helger då det mesta var stängt samt att det var brist på AVGAS. På en hylla stod klubbens vindmätare. Riktningvisaren fungerade inte, men vindstyrkan låg mellan 10-20 kt i rak sida. Min Colibri är godkänd för 11! Jag tog därför beslutet att avbryta min resa ner till Ljungbyhed. Där nere så ligger banorna i öst/västlig riktning och skulle inte medföra några problem, men jag var tvungen att landa på Feringe på vägen tillbaka för att fylla upp bränsle och jag kände mig inte särskilt sugen på en till landning i samma stil.

Sedan var det bara att sätta sig ner i soffan och vänta på gynnsammare förutsättningar. Dessutom trilskade min motor då den inte gillar att startas ljummen. Men till slut så mojnade vinden något och motorn hade svalnat. Den varierade mellan 7-15 kt i rak sida och byarna var inte lika frekventa som tidigare. Jag tog därför beslutet att starta och även fast vinden nog var lite för stark så gick starten bra. Lärdomen av denna resa är att dels så är det svårt att planera en resa på helgdagar då det är svårt att få bra väderinformation. Men den största lärdomen är att många fält numera kräver PPR i god tid innan en resa och att det, liksom hos oss, kan vara svårt att få tag på bränsle. Nu var detta ändå i södra Sverige där det fortfarande finns gott om fält, men uppe i Norrland så kan det vara ännu svårare att planera en resa.

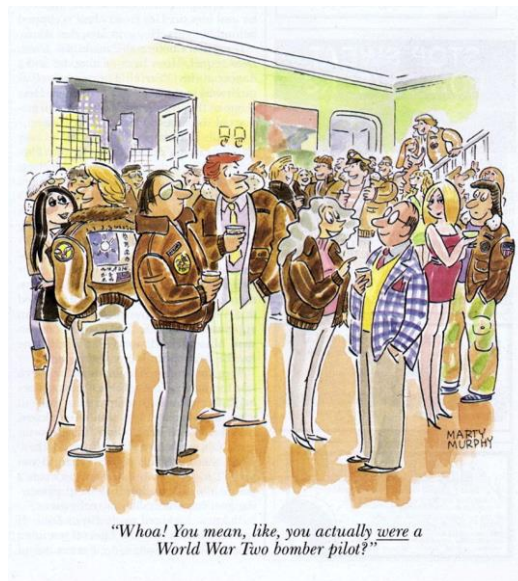
LFK har via KSAK årsmöte lyft upp ett par viktiga frågor som vi vill att man driver på centralt:

- Myndighetsavgifter och regelverk
- Bränsleskatt
- Tillgängliga flygplatser för allmänflyg

Tyvärr så innebär bl.a. Transportstyrelsens och Swedavias agerande att flygsäkerheten sänks hos allmänflyget. Avgifterna och bränslepriserna resulterar i att folk flyger mindre och därmed är i sämre flygtrim. Hur många olyckor beror på tekniska fel och sjukdomar och hur många beror på pilotfel? De allt färre öppna flygplatserna resulterar i att det blir längre och längre mellan varje punkt där man kan landa och fylla på bränsle och det i sin tur riskerar att piloter tvingas flyga på sina marginaler. I kombination med dålig flygtrim så är de kanske inte ens medvetna om vilka risker de tar.

Jag skulle därför vilja att man på myndighetsnivå mer diskuterar praktisk flygsäkerhet och inte bara certifikat och underhållsdokumentation. Kanske t.o.m. tar fram ett nytt H50P kompendium som belyser just konsekvenserna av dålig flygtrim och ont om landningsplatser och hur man ska bemöta dessa problem.

Sett och hört på LFK senaste  
medlemsfest...



## God Jul!



Veckan före jul tvingades Försvarsmakten ställa in julgransflygningen över Östergötland på grund av dåligt väder. Samma sak skedde förra året. Många besvikna Linköpingsbor hade sett fram emot att få se en flygande julgran. Då ställer givetvis Linköpings flygklubbar upp! I år fick vi ihop sex flygplan med piloter som ville säga God Jul till Östergötland på det sätt som vi tycker är roligast, d.v.s. från luften.

Längst fram en DA-20 och längst bak en PA-28 från Linköpings Flygklubb. På respektive flank en Bulldog från Malmens Veteranflygklubb, en privatägd Bulldog och två privatägda PA-28. Piloterna tillhör Linköpings Flygklubb, Malmens Veteranflygklubb, Linköpings Segelflygklubb och Linköpings Fallskårsklubb.

Rutten vi flög var start Saabfältet sedan Lingham, Ljungsbro, Borensberg, Motala, Vadstena, Skänninge, Mjölby, Mantorp, Malmen och slutligen in över Linköping innan vi landade efter lite mer än 1 h flygning.

Vädret var bra, förutom lite blåst och turbulens på lägsta höjd. Men när vi kom upp på 2000 ft så var det mycket angenäm flygning. Det enda som fattades var lite snö på backen för att få till den där riktiga julstämningen.

Efter passet så genomförde vi en debriefing där vi kom fram till att vi borde göra detta oftare. Varför inte flyga en "Midsommarstång"?

Från oss alla till er alla, en riktigt God Jul!





God fortsättning!  
2016 ska bli som 2015 fast ännu mer  
av allt!

(Förutom flytt och rivningar det vill  
säga...)