

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 2 2006



Frivilliga Flygkåren i parad på nationaldagen

Innehåll:

3	Ordförandens spalt	6-7	Styrelsen informerar
4	Viktigt om jourtjänsten	8	Flygplansstrategi
4	Flygchefen har ordet	9	Den första Atlantflygningen
5	Klubbverksamheten	10-11	Scanaviation
5	Gula Spåret		
5	Uppgifter för dokumentation av jourutbildning		

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Göran Berséus

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@bonetmail.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 3): 26/8

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

E-postadress

expedition@lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 04

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Expedition

Vard. 08.00 – 16.00

Bokning

Vard. 08.00 – 16.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Flyga baklänges, kan det vara nå't?

Har du varit på klubben när det landat en helikopter vid tankanläggningen som efter tankning försvunnit norrut till Malmskogen? Har du undrat vilka det är som landar 2 km norr om banan egentligen? Har du framförallt funderat på hur det skulle vara att spaka helikopter? Då har du chansen att få flera av dina frågor besvarade söndagen den 11:e juni!

Malmskogens helikopterskola kommer nämligen till klubben med sin Schweizer 300C och en lärare för att ge de av LFK:s medlemmar som vill, möjligheten att ge sig ut och prova sina snurrande vingar. Att flyga en helikopter med fart är mycket likt att flyga flygplan med spak, men när det börjar gå långsamt, stå still eller röra sig åt ett annat håll än vad nosen pekar, då börjar det bli lite annorlunda. Eftersom LFK har tillgång till ett stort flygfält behövs inga långa transportflygningar utan vi ger oss ut bredvid rullbanan och ger oss i kast med långsamflygandet direkt, kompletterat med något trafikvarv så som de görs med helikopter. Det här gör att det räcker med ca 20 intensiva minuter i luften för att få en bra uppfattning om hur det känns. Specialpriset för LFK:s medlemmar är satt till endast 900 kr. Innan flygningen har vi en kort genomgång om teorin bakom spakmanipulerandet, så att flygandet blir så lärorikt som möjligt.

Den här möjligheten att prova på något nytt och annorlunda har kommit till eftersom en av klubbens medlemmar jobbar som pilot hos Bnc-Heli som är nära sammanknutet med flygskolan.

Vi räknar med att starta vid tiotiden, sen håller vi på så länge intresse finns.

Bor du långt borta så är det här ytterligare en riktigt bra anledning att komma till klubben, kanske boka in sig för en uppfräschning och ett antal studsar inför sommarsäsongen samtidigt?

Vi på Malmskogen vill gärna få en uppfattning om hur många som är intresserade, så om du räknar med eller tror att du kommer, eller har några frågor, så blir vi tacksamma om du skickar ett e-post meddelande till tobias@helikopterutbildning.se så vi får en uppfattning om intresset. Om vädret blir fint så kommer det nog finnas LFKorvar också. Varmt välkomna!



Ordförandens spalt

Våren har gått fort men mycket är på gång och vi ser med spänning på vad resultaten blir. Man önskar alltid att det är mer men tid och resurser sätter gränser.

Styrelsen arbetar för stor öppenhet och i detta nummer presenteras sammanfattning av de styrelsemöten som hållits. Låt mig

nämna några viktiga punkter.

Beträffande organisation har vi nu bildat så kallade *Resultatenheter* för LFK:s huvudområden som är "Flygplan", "Uthyrning och medlemsverksamhet", "Lokaler och administration", "Skola" samt "Verkstad". Det nya är att dessa ska arbeta relativt självständigt och ha egen beslutsrätt inom de ramar som styrelsen ger och ta fram kort och långsiktiga utvecklingsplaner inom sina områden. De ska även se både på intäkter och på kostnader. Detta arbete inleddes förtjänstfullt av föregående styrelse med Tomas och Peter med flera.

Vi hoppas på detta sätt kunna arbeta rationellare och få en och tydlig bild och direkt ledning av klubbens kärnverksamheter.

När det gäller vår flygplanflotta har ett strategidokument presenterats, se en sammanfattning i detta nummer. Vi har ju hållit på länge, faktiskt i flera år, med diskussioner om anskaffning av nya/nytt flygplan och gjorde en hel del arbete inom "LFK 2004" studien. Problemet har nog varit att det numer inte fungerar med utbyte "ett till ett" beroende dels på att teknikutvecklingen gått långt på senare år och dels på att klubbönskemålen utvecklats till att täcka ett bredare spektrum än tidigare dvs från ett kvalificerat reseflyg, flygplan med modern teknik som glascocpit och dieselmotor och ned till verkligt "kostnadsattraktiva" flygplan. Eftersom vi är Sveriges största flygklubb är det ett starkt mål att försöka uppfylla dessa önskemål. Strategidokumentet ger kartbilden för hur vi kan nå denna helhetsbild. Strategin är naturligtvis ett levande dokument och ska ändras i takt med nya möjligheter men vi kan nu agera på enskilda delar i en genomtänkt helhetsbild. I klartext hoppas vi att flygplananskaffningarna nu ger den bredd och kombination som vi vill ha i LFK.

LFK styrelse beslutade 17/5 att anta strategidokumentet och att det första steget tas med anskaffning av en Mooney M20J i ett delägarskap med Johan Linder. Förhandling pågår nu och sammanhålls av enheten "Flygplan". En M20J ger klubben och Östgötaflyg ett reseflygplan med mycket bra utrustning inkl avisning. Även om flygplanet lämpar sig ovanligt bra för IFR-flygning så är det till för alla i LFK som vill flyga det, dvs. även VFR-flygare.

Nästa steg som sätts igång snarast är att bereda anskaffningsunderlag för "en modern kärre" som ligger lite mitt i klubben. Förslag som kan vara aktuella är DA 40 tdi med Garmin 1000, Cirrus SR20 med g-c, Cessna 172 med Garmin 1000 med flera. Vi planerar att alla kandidater kommer att kunna ses och flygas på klubben av medlemmarna innan beslut tas.

Parallellt med detta kommer vi inom kort att få pröva en PA 28/ Cadet med diesel på klubben.

På simulatorområdet utvärderar vi nu två olika alternativ och hoppas komma till beslut inom kort. Detta är en primär fråga och hjälper oss att vara "ledande på kostnadseffektiv IFR-utbildning". Även VFR-utbildningen kan dra nytta av den.

Jourtjänsten är viktig och blir allt viktigare. Lars presenterar detta separat. Jag vill gärna också betona vikten av jourtjänsten. Vi ser i Sverige hur många flygplatser har begränsade öppettider vilket tidigare lett till stängda flygfält. Här i Linköping har vi varit lite av ett exempel/föredöme genom delegeringen av PPR mm till LFK när tornet är stängt KSAK har arbetat hårt med att få liknande arrangemang på landets flygplatser och lyckats hyfsat men det förutsätter att klubbarna också klarar av det.

Observera att den som går jour också är "dagofficer" på klubben, dvs. har en viss ledande och representerande funktion på klubben både inåt och utåt.

Så några ord om "omvärlden" som vi kommer att ta upp i större detalj senare.

Planeringsarbetet med ett General Aviation Center fortsätter och en inledande etapp påbörjas i dagarna med byggande av infrastruktur som taxibana/avfart, första delen av plattan, dränering mm på ett område norr om banan. Denna etapp beräknas vara klar vid årsskiftet.

KSAK har nu många järn i elden och besök på hemsidan www.ksak.se rekommenderas.

KSAK (och M-KSAK med samma styrelse) fokuserar huvudsakligen på tre olika funktioner. Den ena är att vara remissorgan och aktör för Sveriges motorallmänflyg gentemot Luftfartsverket/Luftfartsstyrelsen och politiska instanser mm. Den andra är att stötta och supportera (t ex KSAB) klubbarna och den tredje är att ta på sig ansvarsområden som delegeras av LFV, exempel hittills är myndighetsdelar inom UL verksamheten vilket bedöms ge avsevärda kostnadsminskningar.

Så slutligen kan jag rekommendera ett ovanligt hotell som ligger nära Umeå flygplats som jag i månaden besökte vid en tjänsteresa till universitetet.

Hotell Botnias ägare har lyckats samla åtskilliga godbitar flyghistoria, både hårdvara och affischer, PM etc. På mitt rum satt en tavla med 25 st. order, det räckte tydligen, som löd:

United States of America War Office

Regulations For Operation of AIRCRAFT

- Commencing January 1920-

No 8 *In case of engine fails on take off, land straight ahead regardless of obstacles.*

Så enkelt var det i militärflyget. Jag återkommer med fler av de 25 st!

Göran Berséus

Viktigt om jourtjänsten



Jag heter Lars Theodorsson och är numera ansvarig för jourverksamheten i klubben. Det är alltså till mej ni ska vända er med frågor rörande jour. Ni når mej på telefon 013-171497 alt. 0701-917977, eller på e-post larthe@gmail.com.

Det finns flera anledningar till vårt joursystem. Jouren fungera som **ställföreträdande flygchef** samt skall vara behjälplig för medlemmar och

besökare. Jouren är ansvarig för att verksamheten på LFK flyter smidigt och säkerhet för alla inblandade, såväl piloter som anhängiga, passagerare och gäster. **Det är också ett bra sätt att både datera upp sig själv och träffa andra klubbmedlemmar.** Framför allt tre saker motiverar jourtjänsten:

1. Flygplatsen behöver en kontaktman på klubben för mottagande av och förmedling av information och direktiv som rör verksamheten på fältet, särskilt när tornet är stängt.
2. Jouren medverkar till ökad säkerhet genom att tillse att varje planerad flygning är känd på klubben före avfärd och följa upp flygplanens hemkomst. Jouren är också klubbens kontaktperson för piloter på främmande platser (t ex efter landning och före hemfärd). Dessutom fungerar jouren som chef och värd och hälsar välkommen och hjälper tillrätta när vi har besökare på klubben, både medlemmar, deras ev. passagerare och andra besökare utifrån. **Mycket viktigt för klubbtrevnaden!**
3. När flygplatsen är stängd fungerar jouren som flygplatsens representant och kan ge PPR och ta emot mindre flygplan (max 4000 kg MTOW) som vill besöka Linköping utifrån. **Om inte jouren fanns skulle flygplatsen vara stängd under dessa tider!**

Vem får då vara, och skall vara, ställföreträdande flygchef?

Ordinarie medlemmar och gästmedlemmar som bor i Östergötland har skyldighet att tjänstgöra som jourhavande. Undantaget är de som flyger mindre än 2 timmar per år i klubben, som är helt befriade, samt de som flyger mellan 2.0 och 5.9 timmar per år i klubben, som gör reducerad jourtjänst. Vissa andra ideella insatser för klubben kan efter godkännande minska kravet på jourtjänst, dock inte med mer än 12 poäng. Detta för att inte klubbens funktionärer ska tappa kontakten med gräsrotterna. Om man trots att man är jourpliktig vill slippa göra jourtjänst kan man köpa sej fri för 1.500:-/år. Reglerna finns i matrikeln.

För att få verka som jourhavande krävs att du genomgått den obligatoriska jourutbildningen. Normalt skedde detta i samband med att du blev medlem i klubben, men eftersom många varit medlemmar väldigt länge och rutinerna kan ha ändrats sedan du gick utbildningen, kan det kanske vara på sin plats med en repetition. Jourkursen är inte speciellt omfattande, det mesta som man behöver veta som jourhavande står i Jourpärmen, men det formella kravet kan vi inte släppa på. Glöm inte att det är förknippat med ett relativt stort ansvar att vara flygchef, om än endast ställföreträdande!

Nu är det tyvärr så att klubben har bristfälliga rullor över genomförda jourutbildningar. Min första uppgift, efter den nu genomförda revideringen av jourinstruktionerna, blir därför att samla in uppgifter från alla er medlemmar om när och om ni gått utbildningen. Om du inte gått den, eller om det är länge sedan du gick den, kan vi göra en gemensam bedömning från fall till fall om du behöver en uppdatering. Jag ber er därför att snarast (senast 25/6) fylla i vidstående blankett (s. 5), alternativt svara på det e-postutskick som kommit till e-postlistan.

Lars Theodorsson, Jouransvarig



Flygchefen har ordet

Antalet flygplan baserade på "vår" del av Saab-fältet har ökat med ca 100 % senaste tiden i och med att en del av de flygplan som inte längre får flygas på Malmen, har fått tillfällig basering i Skyways-hangaren i väntan på ny hangarplatta norr om Saab-fältet. Det är förstås positivt att denna akuta baseringsfråga kunnat lösas. Piloterna är redan, eller kommer att bli LFK-medlemmar,

och får därmed inpassering och tillgång till klubbhuset.

Observera att ingen utan nyckel får släppas in på plattan utan följ med någon behörig, det räcker inte att t ex säga att man ska till ett visst flygplan i hangaren, det är mycket viktigt att vi sköter denna Security-fråga.

Ungefär när detta läses kommer AIP-ändringar som berör Saab-fältet. I samråd med flygplatsen införs en regel om att tröskeln för start bana 11 flyttas fram till 600-skyllarna när tornet är stängt så att man har fri sikt till andra banändan före pådrag. Ett par incidenter med fordon och flygplan på kontrakturs har föranlett denna nya regel. Vidare upphör de "VFR-flygvägar" till och från fältet vi hittills haft, och ersätts av bullerreducerande rutiner. Den minimihöjd på 2000 fot som hittills gällt över innerstaden utsträcks till alla stadsdelar och tätorter runt flygplatsen, utom vad som krävs för start och landning. Stigning och plané ska alltså i möjligaste mån ske mellan tätbebyggda områden. Gården Bökestad norr om östra banändan är särskilt bullerkänslig på grund av sitt läge. Obligatoriskt högervarv bana 29 gäller fortfarande när tornet är stängt.

I sommar får vi tillfälle att under ett par veckor prova en PA28 med dieselmotor från den danska Piper-agenten, och om det slår väl ut är det nog inte långt till beslut om dieselmotor i våra Cadeter, ett bra sätt att möta hotet om stora bränsleprishöjningar framöver. Av en tillfällighet kan vi dessutom troligen redan i juni få prova även en Cessna 172 med glass-cockpit, som ska vara stationerad i Linköping under några veckor. Håll utkik på hemsidan och anslagstavla om vilka veckor dessa tillfällen ges. När det gäller flygplanstrategin i övrigt, har styrelsen med 7 röster mot 2 beslutat gå vidare med hälftenköp av en Mooney 20J LBV, som ska ersätta den företagsägda Mooney Ovation LBM som f n finns i vår hangar. LBV ska hyras ut i LFK regi som ett "snabbt reseflygplan".

Nya PPL-innehavare sedan sist är Jan Gustavsson, Magnus Dahlstedt, Niclas Nylund, Kenneth Hultberg och Andreas Thorén. Erik Persson, Robin von Post, Tobias Jarpner och Karl-Axel Edén har "erövrat" IR, grattis!

Sture B

Klubbverksamheten

Eftersom Kristina Forsberg fått överta sekreterarrollen i LFK så har jag fått jag i axlat rollen som klubbverksamhetsansvarig. Jag är en 32-årig norrlänning som bott här i Linköping sedan 1992 och tog mitt PPL i september förra året. Sedan nyåret är jag anställd som beräkningsingenjör på Saab, något som jag tidigare jobbat med både inom universitetsvärlden samt bilindustrin.

Jag tror att det finns en hel del roliga och intressanta saker vi kan göra tillsammans i klubben. Till vårfesten som ska hållas den 2:a juni så har vi bjudit in Lars-Erik Wallhagen från hjälpflyget som ska hålla föredrag. Intressanta föredrag är något som jag själv i alla fall skulle vilja se oftare på klubben. I Linköping finns ju en enorm tradition och kunskap när det gäller flyg och den borde vi utnyttja. Så om ni har några intressanta förslag på personer som borde komma och ge föredrag, hör gärna av er till mig eller skriv ett inlägg på forumet på lfk.se. Mitt mål är att vi ska ha minst ett föredrag per kvartal.

När Kontakten kommit ut så har det förhoppningsvis redan hållits ett planeringsmöte angående sommarens klubbutflykter. Jag hoppas och tror att vi kommer att åka på flera intressanta turer. Kanske finns det förutom allmänna utflykter även idéer på "temaresor". Det skulle kunna vara resor till idrottshändelser eller kulturevenemang eller varför inte en lfk-golftävling på en bana dit man kan flyga. Keep the ideas coming.

P-O Marklund, medl.nr 2003

GULA SPÅRET

Härmed inbjuds du till årets upplaga av Gula Spåret, som går lördagen den 9:e september, reserv den 10:e. Tävlingen vänder sig till alla piloter, vana tävlingsflygare lika väl som ovana.

Tävlingsdagen får du ett kuvert som ger alla förutsättningar och en karta med en markerad bana, som följer vägar, bäckar, sjöar eller andra terrängformationer. Du får också några foton tagna utefter banan, som det gäller för dig att identifiera och markera läget av på kartan. Detsamma gäller också om du hittar några av de vita duktecknen som är utlagda utefter banan. Däremot ingår inga navberäkningar och ingen kontroll av tidhållning, för att minimera personalbehovet på tävlingsdagen.

Segrare blir den som hittar flest hemliga mål och kan markera det rätta läget på kartan.

Banan kommer att ta ca 45 min att flyga.

En anmälningslista kommer att finnas på tävlingsverksamhetens anslagstavla under augusti månad. Välkommen med din anmälan.

Per Persson

Uppgifter för dokumentation av jourutbildning

Namn:

Pilotnummer:

Total flygtid:

Ungefärlig flygtid i LFK per år:

Gick jourutbildning:

Det var länge sedan jag gick jourutbildning/har ej gått jourutbildning, men anser mej kapabel att verka som ställföreträdande flygchef därför att (beskriv din erfarenhet):

.....

Jag har följande förslag för att få jourverksamheten att fungera bättre, vara roligare, ge större nytta för klubben etc. (alla förslag mottas tacksamt):

.....

Linköping 2006-.....-.....

.....

Styrelsen informerar

Sammanfattad information

Fortsättningsvis kommer information och referat från styrelsen att publiceras i Kontakten under denna rubrik. Som komplement till detta kommer informationen även att publiceras på klubbens hemsida och på anslagstavlan i klubhuset.

- Bokning av säkerhetsutrustning håller på att ses över.

För att öka tillgängligheten under sommarmånaderna jun-aug kommer utrustningen endast att hyras ut till LFK medlemmar för våra egna flygplan. Extern uthyrning (Icke LFK-flygplan) kan under denna tid endast ske efter samråd med flygchef.

Vådautlösning och uppsåtlig skada av utrustning skall bekostas av den som hyr.

- Tretton nya hedsets kommer att köpas in, varav tre kommer att finnas till försäljning i shopen.

- Jourinstruktionerna finns numera på lfk:s hemsida. Jourpärm uppdaterad.

- Nya flygregler kring ESSL kommer att innebära:

Lägsta flyghöjd 2 000 fot QNH över samtliga stadsdelar. VFR-flygvägar tas bort och bullerkänsliga områden införs (t ex Bökestad, Tallboda).

Taxa fram till 600-skytt före start bana 11 när tornet är stängt för att öka sikt och därmed säkerheten.

AIP uppdateras inom kort. Mer information kommer från flygchefen.

- Tillfälligt avtal mellan Malmenflygare och kommunens fastighetsbolag angående hyra av del av Skywayshangaren. Malmenflygarna får tillgång till LFK lokaler. Förutsättningen är medlemsskap i LFK.

- Göran B informerade om att arbetet med platta och bana för nytt GAC nu är initierat.

Positivt vad gäller arkeologiska utgrävningar (inga fynd!).

Flygplansstrategi

Ett strategidokument för LFK flygplanflotta inklusive övergripande fortsatt inriktning har utarbetats och presenteras separat.

Referat från styrelsemöten

Styrelsemöte 2006-05-17

Närvarande:

Göran Berséus (Ordförande), Johan Mårtensson, Kristina Forsberg, Sture Bjelkåker, Lars Theodorsson, Erik Persson, Jan Pettersson, Fredric Malmgren, Anders Rubensson, Olle Backarp, Johan Linder

Östgötaflyg:

Sture B informerade om ekonomi för Östgötaflyg som går något back bla pga tidigare problem med Bellancan. Operativt går det dock plus.

Förbättringsarbete:

Göran B sammanfattade från föregående möte :

Ekonomi & Administration:

Höga jourintäkter. Fakturor skickade utan granskning av orsaken till utebliven jour. Rutin ses över.

Ett antal pilotskulder resulterar i flygförbud.

IT & Web

Info om nyinsköpt OH-kanon.

Diskuterades hur styrelsens arbete skall presenteras på hemsidan.

Statistik

Trend att uthyrningen ligger under budget och skolningen över budget.

Strategi

Ref till föregående möte angående mål.

Konceptarbete kring GAC frågorna kommer utökas.

Jourttjänst

Jourinstruktionerna finns numera på lfk:s hemsida. Jourpärm uppdaterad.

Kontakten

Anders W fortsätter redaktörsskapet under förutsättning att material lämnas in i tid framöver.

Beslutades att i varje nr skall finnas referat från styrelsemöten.

Flygplan

Säkerhetsutrustning är en bristvara under sommaren.

Kostnaden per år är ca 20 000 för klubben och intäkterna ca 10 000. Bokning och bokningsavgifter ses över. Ska även fortsättningsvis finansieras av flygtimmar.

Det beslutades att extern uthyrning (icke LFK-flygplan) av säkerhetsutrustning under jun-aug endast får ske efter samråd med flygchef.

Vådautlösning och uppsåtlig skada av utrustning skall bekostas av den som hyr.

Bränslepriset är nu 80 öre per liter över budget. Ingen höjning av flygpriset då tachotid kompenserar för detta.

Beslut om strategi för inköp av bränsle i framtiden. Vi vill fritt förhandla själva med bensinbolagen.

Behov av nya headsets. Beslutades att Anders R köper in 13 nya, varav 3 skall säljas i shopen.

Hjulkåporna ska på.

Lokaler & administration

Jan P har påbörjat undersökning av införskaftande av värmepumpar och värmesystem.

Simulator & flygplanfrågan

I Kalmar finns en tekniskt attraktiv simulator som förhoppningsvis blir certifierad i höst.

Det beslutades att vidare undersöka ekonomiska risker och risker med framtida support för denna simulator.

Beslut om flygplansstrategi. Strategin innebär i ett första steg att inleda förhandling om införskaffande och samägande av en Mooney M20J tillsammans med Johan Linder, samt att fortsätta utvärdering för införskaffande av ett modernt flygplan för klubben.

Parallellt kommer en PA 28 Cadet med dieselmotor demonstreras på LFK.

Styrelsemöte 2006-04-19

Närvarande:

Göran Berséus (Ordförande), Johan Mårtensson, Kristina Forsberg, Sture Bjelkåker, Lars Theodorsson, Erik Persson, Jan Pettersson, Fredric Malmgren, Stefan Sandberg, Anders Rubensson, Olle Backarp

Ekonomi & Administration:

Budget för 2006 diskuterades. Mailas ut för påseende för beslut på nästa möte.

Marknad & Media

Fredric M startar upp grupp för klubbverksamhet med bla Per-Olof Marklund.

IT & Web:

Informerades om arbete med driftssäkerhet av data på klubben.

Ny eller bättre begagnad OH-kanon skall införskaffas.

Beslutades att referat från styrelsemöten skall spridas via hemsida och annonstavlor.

Statistik:

Hittills under året färre timmar än budgeterat för uthyrning och över budget för skolning.

Jourttjänst:

Jourpärmerna ska uppdateras. Diskussion kring jourutbildningar till hösten.

Strategi:

Informerades om läget för bla GAC och tillfälligt avtal mellan Malmenflygare och kommunen angående hyra av del av Skywayshangaren.

Styrelsearbete inom verksamhetsområden ska på prov genomföras med utskottsförfarande där lämpliga medarbetare och kompetens inom klubben knyts till verksamheten.

Förbättringsarbete:

Hantering kring nya resultatenheter inom klubben diskuterades.

1. Varje resultatenhet skall fundera igenom sin helhetsbild på 1-5 års sikt.
2. Sätta upp konkreta delmål i 1.
3. Visa hur vi når dem.

Flygplan:

Informerades om tänkbara kostnadsanalyser fördelat per flygplan

Informerades om interimistiskt bränsleavtal fram till 06-07-31 som syftar till att avspeglar vårt nuvarande sätt att hantera bränsle. Arbete och upplägg behandlades för att kunna teckna nytt avtal gällande från 06-08-01. Anders Sjöquist fortsätter som sakkunnig sitt engagemang i bränslefrågan inom Johan M enhet. Bränslegruppen tar sikte på att ta fram beslutsunderlag och avtalsförslag för bästa bränslepris inom de villkor LFK har med målsättning att LFK kan teckna avtal i juni.

Flyg- och skolverskamheten:

15 aktiva under PPL-utbildning. Skolpass fylls snabbt men det befaras fyllas på dåligt med nya elever. Viss distansskolveksamhet pågår i Örebro av Olle B.

Lokaler & administration:

Jan P tar fram beslutsunderlag i energifrågan kring luftvärmepumpar, effektivare brännare i pannan.

Johan M och Jan P ser över försäkringsfrågan för flygplan/hus.

Flygplanfrågan:

Övergång till dieselmotorer i Kadetterna diskuterades. Beslutades att ta hit flygplan med dieselmotor för utvärdering.

Inköp av reseflygplan diskuterades, bl a Mooney i samägandeform med Johan Linder och Cirrus.

Beslutades att ge grupp ur styrelsen med Johan Mårtensson som ansvarig i uppdrag att förhandla fram komplett anskaffningsförslag om en Mooney och i samägandeform klargöra villkor i avtalet med Johan Linder.

Dessutom skall begagnad Cirrus utvärderas samtidigt.

Simulator

Informerades om läget med två olika alternativ (Holland och Kalmar). Framhölls att Kalmarförslaget är mycket intressant för LFK ur flera synvinklar men har oklar godkännandetidpunkt och prisbild.

Beslutades att Sture kontakter Kalmar för att diskutera villkor.

Övriga frågor:

LCA har presenterat förslag till baseringsavtal mellan LCA och LFK.

Fredrik Malmgren & Kristina Forsberg

Flygplansstrategi

Vision

Visionen för LFKs flygplanflotta (inklusive Östgötaflyg) är att så många medlemmar som möjligt har tillgång till flygplan för att uppfylla sina behov. Detta till ett så fördelaktigt pris som möjligt (och med hög flygsäkerhet).

LFK ska ha flygplan för varierande behov träningsflygning, skolflygning, tävlingsflyg, avancerad flygning, resflyg samt lokala små flygningar.

Strategi

Den ansatta strategin för att uppnå visionen inom affärsverksamhet Flygplan är att fokusera på behov hos verksamhetens kunder (indirekt medlemmarna i Linköpings flygklubb).

Behovsanalys

De identifierade behoven är;

“Skolflyg”

“Klubbresor”

“Tävlingsflyg”

“Flygreklamflyg”

“Avancerad flygning”

“IFR-resflyg”

“Modernt flyg”

“Billig per flygtimme flyg”

1 – 5

Ännu ej komplett.

Dessa behov finns och är idag täckta till stor del av befintlig flygplanflotta.

Uppskattat antal medlemmar med detta behov: 250

Uppskattat antal flygtimmar producerat av detta behov: 2900

6. “IFR-resflyg” – detta behov finns hos en relativt stor grupp och främst hos de som reser i tjänsten eller de som reser IFR lite längre och som helst undviker en mängd “dyra” och tidsödande mellanlandningar.

Uppskattat antal medlemmar med detta behov: 30

Uppskattat antal flygtimmar producerat av detta behov: 250

7. “Modernt flyg” – detta behov finns hos ganska många klubbmedlemmar och innebär i första hand glascockpit men även ett nytt flygplan (en viss del av modernt kan säkert tillskrivas diesel och plast-kärra också men vad gäller diesel så är det nog i huvudsak ett “lågpris behov”)

Uppskattat antal medlemmar med detta behov: 100

Uppskattat antal flygtimmar producerat av detta behov: 300

8. “Billig per flygtimme flyg” – detta behov finns hos många (alla?) klubbmedlemmar och innebär i många fall att kunna flyga lokalt eller kortare resor till ett lågt timpris.

Uppskattat antal medlemmar med detta behov: 150?

Uppskattat antal flygtimmar producerat av detta behov: 600?

Mål

För att genom tillämpning av strategin uppnå visionen krävs mål och delmål. Följande handlingsplan är den LFK resultatenthet flyg kommer att jobba efter för att uppnå visionen.

Handlingsplan

Utvärdering/Införskaffning av en flygmaskin för behovet “IFR-resflyg”

Förslag: Mooney M20J. LFKs styrelse bör utse ett utskott som har mandat att förhandla och införskaffa ett flygplan med en budgetram på ca 800.000 sek för 50% del i flygplanet.

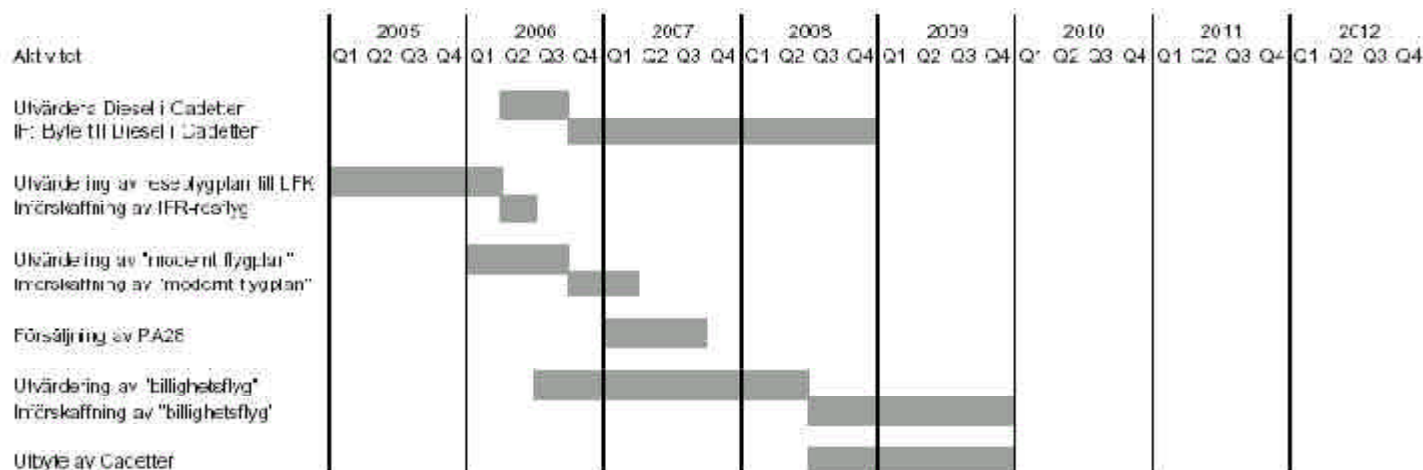
Utvärdering/Införskaffning av en flygmaskin för behovet “Modern kärra”.

Förslag: LFK bör snabbt titta över vilka kandidater som finns t ex Cessna 172 (G1000 glascockpit och möjlighet till mod till diesel), DA40 tdi (G1000 glascockpit och diesel), Cirrus SR20 (Glascockpit) eller eventuellt ytterligare alternativ, begagnade eller nya. Det är viktigt att vi kommer fram till en kandidat här relativt snabbt då leveranstiden kan vara upp till ett år och det vore mycket olyckligt om vi inte hade en modern kärra senast nästa sommar.

Utvärdering/Införskaffning av en flygmaskin för behovet “Billig per flygtimme flyg”.

Förslag: Här finns många konceptuella/strukturella alternativ t ex UL, VLA, eller annan maskin som kan sänka timpriset. Det är viktigt att LFK tittar på alternativ för att fylla detta behov, speciellt med tanke på de ökande kostnaderna för flyg.

Johan Mårtensson



Figur: Tidplansöversikt för strategi för delverksamhet flygplanflotta.

Den första Atlantflygningen

När ägaren till AB Sjögrens Skyddsvante i Blekinge och hans flygkompanjon, en framgångsrik och själv flygutbildad trädgårdsdirektör, sommaren 1963 skrev kontrakt med Nyge Aero i Nyköping på en fabriksny Piper Aztec B, visste jag, att jag redan var halvvägs till USA för att ferryflyga hem planet ! Vi hade börjat så försiktigt på våren samma år med en Piper PA 23 – 235, men denna saknade bl a avisning och en fullständig ILS, och kunde därför inte fullt ut nyttjas för affärsflyg vintertid. Hösten och vintern 1962-63 hade tillbringats på Aeroskolan i Stockholm, hos SAS på Bromma för 25 timmars flygövningar i linktrainer samt därefter skolflygning i plantyperna Cessna 180 och Piper PA 23 tillsammans med lärarna och Linje-flygkaptenerna Ehrenström och Klang för instrumentflygutbildning på en- och tvåmotoriga plan. En i sanning tuff vinter!

Efter att ha genomlidit två olika flygprov inför luftfartsinspektörerna Knabe och Bergström från Luftfartsinspektionen erhöll jag så ett trafikflygcertifikat av andra klass, s k C-certifikat., tidigt våren 1963.

När i september månad det nya planet stod leveransklart på Norwoods flygplats i nordöstra USA och invid Boston, hade jag bara lyckats att samla ihop knappt 300 timmar på den tvåmotoriga plantypen medan instrumentfarenheten endast var hälften av detta, en i sanning ganska klen kompetens ! Jag tyckte nu, att min status som pilot inte var tillräcklig för att ensam utföra en så lång flygning från USA till Sverige, tillsammans cirka 25 timmar i luften, och där nära 400 svenska mil gick över vatten. En bekant, vilken då var kapten inom ett svenskt flygbolag, tillfrågades och accepterade att följa med på resan, även om han själv aldrig någonsin hade flugit i USA.,

Svår radiotrafik.

Själv hade jag försökt att förbereda mig på det något sluddriga språk som användes i amerikansk radiotrafik genom att frenetiskt lyssna på några gramfonoskivor från autentiska flygningar. Det här resulterade emellertid i att om jag själv bara förstod en helt liten del av vad som skulle avhandlas på de olika radiokanalerna så begrep min medresenär tyvärr ännu mindre!

När det, i varje fall för nu snart 40 år sedan, var fråga om en atlantflygning med små plan och med bränsle för kanske bara 10-12 timmar i luften, så gällde det att först flyga till Gander på New- Foundland, för att där bestämma den slutliga routen med hänsyn till vädret

och framförallt de förhärskande vindarna, vilka här som regel blåser från den amerikanska kontinenten mot Europa, alltså var i huvudsak västliga ! Väl i Gander, dit flygtiden var drygt fem timmar, gällde det att raskt bestämma sig för någon av de tre vägarna.

Den norra routen, totalt 763 svenska mil, gick via Grönlands sydspets och till Island. Mellersta routen, 748 mil, vilken bara kunde nyttjas vid kraftig medvind, då den var längst över hav, gick via väderskeppen Charlie och Juliette mitt ute i Atlanten och till antingen till Prestwick eller Shannon på Irlands västkust. Slutligen den södra routen 976 mil via väderskeppet Delta till Santa Maria på ögruppen Azorerna. Senare i livet skulle jag komma att nyttja alla tre vägarna vid färder österut, däremot alltid via Norge, Island, Grönland och Frobisher Bay i nordöstra Kanada vid flygningar till Kanada och USA.

Efter ett dygn på New Foundland bestämde vi oss för den södra vägen till Azorerna eftersom vädret där var bra och vi hade en svag medvind in snett från höger längs färdlinjen. Att med en helt ny och oprövad maskin genast försöka ta sig en så lång sträcka som det här var fråga om, var egentligen ett vågspel, för såväl nya bilar som flygplan kan ju ha vissa barnsjukdomar, småfel eller annat som kan uppträda efter några timmars användning, så även här, och det skulle vi nu snart få erfara !

Första försöket.

Efter starten från Gander airport steg vi till vår marschhöjd 9000 fot eller 2800 meter och satte kurs mot sydost, en stund senare lämnade vi fastlandet via St Johns radiofyr. Innan vi kom upp i moln kunde vi konstatera att vinden blåste med oss enligt prognosen och att vågorna kom snett in bakifrån höger. På vår marschhöjd såg vi nu varken solen eller den underliggande Atlanten. De hjälpmedel för kurshållning som fanns var en liten magnetkompass, vilken var monterad i mitten av frontrutan samt ett kursgyro i form av ett horisontellt hjul, vilket då och då skulle kontrolleras för sin drift åt sidan mot magnetkompassen.

Redan tidigt märktes, att vi ofta måste justera gyrot då magnet-kompassen verkade orolig. På dessa breddgrader var också den s k missvisningen betydande, upp till 40-50 grader, i jämförelse mot den i Skandinavien på ett par, tre grader.

Efter några få timmars flygning mot Azorerna, totalt hade vi räknat med 8 tim 30 min, blev kompassen allt oroligare,

och plötsligt vände sig det graderade hjulet 180 grader och försvann ner i den underliggande vätskelådan och utan att vidare kunna avläsas. Alltså ingen kompass och ett gyro som vi ställt om vid flera tillfällen och med stor säkerhet visade något helt annat än den riktiga kursen mot Azorerna.

Nu blev min kompanjon verkligen uppbragt och menade, att vi kunde vara på väg till Sydpolen eller Sydamerika lika väl som till den europeiska kontinenten, vilket konstaterande ju kunde vara riktigt ?

Men då föll det mig in, att vi kanske kunde nyttja vågorna eftersom vi inte hade någon sol i sikte eller indikering från radiofyrar, för med väderskeppet Delta hade vi inte fått någon kontakt via vår radio.

Alltså sjönk vi ner genom molnen tills vi såg havsytan och kunde svänga så att vi fick in vågorna mot oss från vänster sida.. Den här kursen höll vi alltså intill dess vi senare fick en säker fyrindikering från St. John, varefter vi åter styrde mot Gander airport för landning.

Ensam i Kanada.

Min erfarne medpilot hade emellertid nu fått nog av detta äventyr och jag fick genast lösa en flygbiljett med engelska BOAC åt honom tillbaka mot Europa ! Det här var alldeles för äventyrligt enligt hans bestämda mening ! Vad göra ? Jo, jag telegraferade till Piperfabriken i USA och beställde upp en ny kompass. När den efter någon dag kom med flygfrakt återstod problemet att med hjälp av en godkänd mekaniker få den gamla demonterad, den nya fastsatt och därefter devierad så att den visade någorlunda rätta värden. Nu telegraferade jag också hem till Sverige efter mer pengar, då flygbiljetten för min kompanjon, den nya kompassen och min egen hotellräkning antagit oplanerade proportioner. Det var ju före kreditkortens förlovade tid !

Svaret från den ena av mina chefer, en ytterst sparsam (snål) f.d. smålänning var: - Han får klara sig med de pengar han redan fått, medan den andre, genast mera vidsynt, sände mig några tusen kronor via en bank !

Forts. sid. 12



Scanaviation

Verkstaden har ett ganska oansenligt yttre strax utanför Köpenhamns Flygplats

Scanaviation i Danmark har underhåll av kolvmotorer som basverksamhet. LFK har Scanaviation som "hovleverantör" av motorer. Nyligen hade jag anledning att besöka Scanaviation och fick en visning av verksamheten.

Scanaviation håller till i utkanten av Köpenhamns flygplats och grundades för runt 50 år sedan. I företagets tidiga år levererade man bl.a. komponenter till KZ-flygplan men redan efter några år började företaget specialisera sig i det som i dag är deras basverksamhet - reparationer och underhåll av kolvmotorer. 1956 köpte företaget utrustning från SAS propellerverkstad när SAS valde att flytta den verksamheten till Norge. Därmed började Scanaviation med ytterligare en verksamhet som också är viktig i dag - underhåll av propellrar.

LFK har länge haft Scanaviation som leverantör. Senast levererade Scanaviation motorerna till IUD, KIT och KEN. Motorerna är fabriksöversedda, d.v.s. de är utgångna motorer som har nollställts genom att de demonterats helt och en mängd delar har bytts eller kontrollerats. Hela proceduren har utförts hos Scanaviation.



Varje motor som skall sättas samman har en egen vagn med alla delar på

Jag hade nyligen ett eget ärende till Scanaviation och träffade där Anders Rasmussen, som är sales director. Jag fick en lång visning av verkstaden och verksamheten. Verkstaden är ganska stor, och ett flertal anställda arbetade med motorer i flera stationer som var spridda i lokalen. Det finns stationer för demontering, rengöring, sammansättning, målning m.m. och ett flertal motorer i de olika delarna i kedjan. Dessutom finns en liknande kedja av stationer för propellrar.

Ett spännande besök i en imponerande verksamhet.

Text & foto: **Anders W**



Eyvind Olsen och Anders Rasmussen bedömer mina medhavda cylindrar. Domen: För dåliga att åtgärda, köp nytt...



Man använder bl.a. ultraljudsmetoder för att hitta sprickor. Denna propellerhub har en spricka helt osynlig för ögat, och är därför kasserad. Den kommer från ett av Linköpings Fallskämsklubbs flygplan.



En nysammansatt motor sätts upp i ett fundament...



...för att provköras i denna testbänk



Propellerunderhåll är också en del av verksamheten.

När jag så satt i baren på Gander Hotel en afton och försökte att tänka, kom jag i samtal med en trevlig gäst vid disken. Han visade sig senare vara teknisk chef för flygbolaget Eastern Provincial Airways och när jag så småningom förklarat min belägenhet för honom erbjöd han sig genast att lösa hela mitt kompassproblem mot ett arvode av – en flaska Whisky. Men det skall i ärlighetens namn sägas, att det var mer än en gång jag tänkte att ge upp hela projektet, parkera planet SE-ECU på Ganders flygplats och resa hem som passagerare med något mellan-landande europeiskt bolag !

Nu kom en amerikansk ferrypilot som hette Walt Moody med en Piper Twin Commance, SE-ECS, vilken skulle levereras till Nyge Aero i Nyköping. – Du kan ju hänga på mig till Irland, sa han, men jag vill ligga bakom dig och inte riskera att du flyger på mig när du blir trött !

Men jag går inte högre än 9000 fot (2800 meter) då vi ju skall flyga i mörker och jag vill inte riskera mitt mörkerseende. Vi taxade ut mot startbanan tillsammans, men när vi ställde oss för att göra en sista startkontroll av våra magneter och tändstift "sköt" min ena motor svårt och föll kraftigt i varvtal. Det enda jag då kunde göra var att köra tillbaka till parkeringsplatsen och min räddare, Walt Moody, startade ensam mot Europa ! Hans vita akterljus var det sista jag såg av honom innan SE-ECS försvann upp i mörkret och det tjocka molntäcket !

Resultatet blev nu ytterligare några dagars väntan, kontroll av magneter och byte av alla tändstift, men nu utfört av en riktig mekaniker från ett flygbolag i Gander.

Tredje försöket.

En mycket tidig morgon och strax innan det ljusnade över havet i öster blev det så dags att starta på kurs 116 grader mot Shannon på Irland. Medvinden var 20-25 knop och jag steg till 11 000 fot (3500 meters höjd) mot det första väderskeppet Charlie. Från Ganderkontrollen fick jag ett – lycklig resa, det kommer att behövas ! Det skulle bli dagflygning nästan hela vägen och efter 5 timmar och 12 minuter hittade jag båten, och i en molnugg såg jag att den stampade hårt i den grova sjögången. På radion fick jag besked om de senaste höjdvindarna, riktning och styrka, med hjälp av båtens radar gav de mig också den hastighet som planet presterade vid passagen.

Det var nu 5 – 6 timmar kvar till Shannon, men försöken att få kontakt med väderbåten Juliette, opererad av portugiserna, gick inte lika smärtfritt. Eftersom min autopilot inte hade fungerat tillfredsställande hade jag fått handflyga merparten av sträckan och nu började tröttheten göra sig gällande. Det är ju så med jordklotet, att när man reser västerut så vinner man tid medan österut förlorar man. En atlant-flygning kan röra sig om 4 – 5 timmars tidsskillnad och när jag närmade mig Irland efter drygt tio timmars flygning skedde detta i skymningen trots att vi bara var alldeles i början av oktober månad.

Det första jag såg av Europa var några fyrar på kusten som blinkade i det tilltagande höstmörkret, och efter 10 timmar och 54 minuter i luften tog SE-ECU mark på Irland. Efter landning, parkering, tullbehandling och tankning blev det middag i flygrestaurangen varefter jag tillbringade natten sittande i planets förarsäte frysan och insvept i några flygkartor, för de bakre utrymmena upptogs av ett par stora extratankar för allt det bränsle jag hade med mig, totalt 336 US.gallon eller 1300 liter. Bara de stora extra tankarna räckte för 6 timmars flygning.

Den återstående vägen från Gander till Ronneby i Blekinge via Bulltofta utanför Malmö var närmast en enkel s k transportsträcka på 6,5 timmar och sent på eftermiddagen den 4 oktober var jag tillbaka till utgångspunkten.

Viss uppståndelse.

År 1963 var det fortfarande ansett som något märkvärdigt att flyga ett litet plan över Atlanten från USA till Sverige speciellt om man var ensam pilot, och prestationen gav starkt genomslag i såväl tidningar som radio, där också färden snabbt döptes till "I Charles Lindberghs spår", en titel vilken också fick gälla för den blygsamma bok jag senare skrev om resan, dess vedermödor och olika inträffade incidenter. Men, med åren skulle det bli åtskilligt fler atlantresor både österut och västerut, via Irland så väl som via Island och Azorerna, bara med småflygplan ett drygt tiotal, men aldrig mera flög jag helt ensam. Senare års jämförelser ger vid handen att det var oerhört lättare och gav en betydligt större säkerhetsmarginal att förflytta sig från Europa fram och åter till Fjärran Östern än vad det var att operera de båda vägarna österut och västerut över Atlanten.

När sedan den fantastiska GPS-anläggningen (satellitnavigering), liten som en bilradio, kom i bruk, var det helt plötsligt "as a piece of cake", en bagatell, att ta sig över Atlanten bara man kunde få plats med en tillräcklig mängd bränsle ombord för det längsta hoppet, det över allt vatten, för när man första gången stod uppe i Kanada och betraktade havet österut, den så mäktiga och lynniga Atlanten, kände man sig garanterat förfärande liten !

Efter alla fester.

Min allra första flygning skedde i en Douglas DC 3, en plantyp i vilken jag senare i livet skulle tillbringa några tusen timmar och i flera världsdelar, mellan Visby och Norrköping den 25 augusti år 1950. Den allra sista tilldrog sig fredagen den 10 maj 2002 med en flygelev över och omkring Norrköping.. Jag var då 69 år, en månad och fyra dagar gammal. Det blev tillsammans en flygtid i luften av cirka 26 000 timmar på 107 olika plantyper och besök i 120 av jordens länder och stater stora som små.. Om man kan säga att man någonsin blir nöjd på att flyga, och det är högst individuellt, så är jag det nu, på efter-sommaren 2002, då detta post festum blir skrivet. Jag har älskat mitt yrke men varit långt ifrån en flygteknisk fackidiot, för alltid har min ringa "begåvning" som tekniker tagits över av mina idéer som en sann humanist ! Men, som jag sa till en av mina lärare: - Jag har aldrig varit bäst, men heller aldrig sämst ! Detta får bli mitt ringa men slutliga bidrag till en eventuell personhistoria !

Ulf Wiberg