

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 3 2006



Flera olika flygplanstyper har setts till på klubben på sistone - och Mooneyn har vi köpt!

Innehåll:

- | | | | |
|---|---------------------------------|----|-----------------------------|
| 2 | Kallelse till allmänt klubbmöte | 8 | Nästa maskin i LFK |
| 3 | Ordförandens spalt | 9 | Att få flyga med chefen |
| 4 | Flygchefen har ordet | 10 | Roll-Out i Norrköping |
| 5 | Info om jourtjänsten | 11 | Nytt om flygtidsredovisning |
| 5 | Klubbverksamheten 2006 | 12 | Nytt flygplan på LFK |
| 6 | EAA AirVenture Oshkosh | | |

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Tomas Karlsson

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. 4): 28/10

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

Kallelse

Till allmänt klubbmöte i Linköpings Flygklubb

Plats: Flygets Hus

Tid: Torsdagen den 30 november 2006 kl 18.00

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll
3. Summering av verksamheten år 2006 hittills
4. Val av representanter till KSAK respektive M-KSAK årsstämmor våren 2007 samt eventuella motioner till dessa årsstämmor
5. Informations- och diskussionspunkter:
 - Klubbens flygplansstrategi
 - GAC, nuläge
 - Flygplanens nyttjande och kostnader
 - Jourverksamhet och "egenarbete"
 -
1. Medlemsavgifter 2007 (beslut)
2. Övriga frågor
3. Mötet avslutas

Efter mötet kommer det att serveras någonting gott att äta och dricka

Välkomna

Styrelsen





Ordförandens spalt

Sommaren både har passerat och fortsätter och jag hoppas den varit bra med rejäla chanser till flygning. I förra kontakten skrev styrelsen relativt utförligt om våra förändringar och planer. Glädjande nog rullar dessa på i rätt riktning.

Vi hälsar också alla våra medlemmar och flygplanägare i "Skyways-hangaren" välkomna till LFK området.

Jag kommer just in efter att ha flugit PA 28 diesel med Olle Backarp som läromästare. Det var en mycket intressant och positiv provflygning där den visade upp de fördelar som man hoppades på bl a avsevärt lägre bränsleförbrukning, tystare och lägre vibrationer mm. Se Stures rapport om detta.

Flygplangruppen ordnade också så vi i månadsskiftet fick genomgångar och tillfälle att flyga en ny DA 40 diesel som också har Garmin 1000 paneler. Flera klubbmedlemmar tog chansen och prövade SE-LVN. Självt upplevde jag den, efter en timmes ordentligt "flygande", som mycket intressant genom den nya generations utformning, dieselmotor / automatisk propellerreglering och naturligtvis glasscockpit utformningen som imponerade och faktiskt redan i början upplevdes som pilotvänlig. Tack Johan Björck i Flygplangruppen för arrangemangen.. Flygplangruppen arbetar nu på och kommer arrangera demotillfällen av alla intressanta kandidater enligt strategiplanen. Jag vill också här uppmana klubbmedlemmar som vill aktivt medverka i LFK:s flygplanstrategi att ta kontakt med Erik Persson som är sammankallande.

Så, om våra flygplan idag.

I juni blev det klart med köp av SE-LBV Mooney M20J. Flygplanet är i mycket gott skick och har endast en tidigare ägare, som har haft det baserat i Jönköping i egen företagshangar. Köpet kunde genomföras genom det fina samarbete som Johan Linder erbjudit som innebär att JLAB, Johan Linder AB och LFK:s företag Östgötaflyg äger hälften var men att SE-LBV drivs i LFK:s regi som också står som brukare. Mooneyn har fått en bra start och vi hoppas det står sig. Den var faktiskt lite för bra så vi stod inför en 100-timmars tillsyn i slutet av augusti vilket är fortare än planerat. Det är nu viktigt att understryka att Bertil Viktor är till för alla LFK:are som vill flyga såväl VFR som IFR med ett snabbare och lite bättre utrustat flygplan, bl a avisning och bokas på vanligt sätt i klubben.

Våra PA 28:or rullar och går medan vi haft otur med LCU där vi tvingades till en motorreparation i halvtid pga metallspån, vilket tyvärr inneburit stillestånd under sommaren.

Vi förhandlar om nytt bränsleavtal (100LL) men annars inget nytt om bränsleläget. Proven med den ombyggda diesel PA 28:an ger dock ett bra bedömningsunderlag inför vårt val av handlingslinjer framöver.

Simulatorfrågan går nu in i slutvarvet och styrelsen arbetar med konkreta förslag. Två alternativ utvärderas som båda är mycket intressanta men som skiljer sig avsevärt i systemdesign, teknikutformning och utvecklingspotential.

På det "administrativa" området har vi haft och har en diger tid med ett antal externa ärenden med LCA (Linköping City Airport) med flera, bl a nya avtal för arrende, basering, bränsle, tekniska tjänsten, försäkringar mm.

På klubbsidan kommer vi nu att starta en aktiv diskussion om hur vi kostnadseffektivt kan hålla ,alternativt ibland fräscha upp, flygplan både internt och externt. Detta gäller även lokaler och hangarer. I vissa delar ser det riktigt bra ut medan det på andra områden behöver göras rejäla insatser för att vi ska hålla den nivå som anstår Sveriges största (och bästa?!) flygklubb. Mer om detta på annat ställe.

Styrelsen arbetar också med åtgärder för att sänka kostnaderna och ett konkret exempel är att LFK nu får luftvärmepumpar för att minska elräkningen.

Vi har också haft trevliga klubbarrangemang som grillafton, klubbflygning till Stegeborg och inte minst demolektioner i HKP-flygning på klubben !

På GAC-sidan har kommunens handläggare informerat att det första grävmaskinsspaddaget planeras i närtid för taxibana och första delen av plattan. Mer om detta under hösten.

Slutligen ytterligare en regel från det stora landet som förhoppningsvis inte har med GAC att göra !

United States of America War Office

Regulations For Operation of AIRCRAFT

-Commencing January 1920-

No 8: *You must not take off or land closer than 50 feet to the hangar.*

Låt oss ses på Allmänna klubbmötet som i år kommer försöka delas i en "information och beslutsdel" och en "inriktnings och diskussionsdel", se mer om detta..

Synpunkter och frågor mottages tacksamt av styrelsen !

Göran Berséus

Flygchefen har ordet



Det händer en del på bränslefronten just nu. Flygbensinpriset har åkt både upp och ner under året och hittills har vi klarat oss utan att behöva höja flygtimpriserna. Som gardering för framtiden har LFK under några veckor lånat in en PA28 med Thielert dieselmotor, den första i Skandinavien. Avsikten har varit att skaffa erfarenheter ifall det skulle visa sig förmånligt att byta till

dieselmotor i Cadet-erna framöver. Vi som har provat har bl a uppskattat den vibrationsfria gången och den låga ljudnivån delvis också pga den 3-bladiga propellern. Och vad sägs om 8 timmars räckvidd med en PA28? Med dagens priser skulle dessutom timpriset bli nästan 200 kr lägre. Med den aktuella 135 hk motorn blir dock startsträckan ca 100 m längre än för Cadet med samma vikt.

Och så har vi fått fart på klubbens "nya" Mooney SE-LBV som landade på sin nya hemmabas ESSL den 30 juni. Marschfarten på 5000 fot är ca 150 knop. Hittills har ca 16 medlemmar, både med och utan IFR-bevis, blivit utcheckade eller influgna på typen, och den första 100-timmarstillsynen är redan avklarad.

Mer om flygplanparken och dess utveckling kommer säkert upp på allmänna klubbmötet i november, det är bra om alla intressinriktningar finns representerade då.

Tankanläggningen kommer att flyttas under hösten. Den nuvarande pumpen och en ny 20000-liters cistern placeras på gräsmattan framför LFK, medan kortautomaten blir kvar på nuvarande ställe.

På BCL-fronten har en remissomgång just avslutats om ändrade driftsbestämmelser för privatflyg – BCL-D 3.2. Förhoppningsvis kommer flera drastiska skärpningar i förslaget att utgå efter samstämmig kritik från flera remissinstanser. Det gäller bl a orimliga krav på planeringsminima VFR. Man ökar inte flygsäkerheten med strängare regler, utan genom att få piloter att följa nuvarande regler som bygger på decenniers erfarenheter. Regelskrivarna tycks också ha överreagerat på enskilda haverier istället för att analysera bakomliggande orsakssammanhang. För privat IFR-flygning kommer också snart en ny BCL-D 1.17 om väderminima, som nästan helt överensstämmer med europeiska regler i JAR-OPS.

Nya PPL-innehavare sedan sist är Peter Andersson, Magnus Wiktor, Jonas Sundqvist, Joel Kronander, Örjan Gullberg. Grattis.

Sture B



PA28 Warrior med Thielertmotor har 3-bladig propeller som bidrar till den låga ljudnivån



Interiör med motorinstrument för Thielert-motorn. Med gasreglaget ställer man in önskat effektuttag i procent, FADEC-datorn sköter inställning av varvtal mm. Datorn gör också run-up före flygning. Enkelt handhavande alltså, men ett antal temperaturer och tryck ska övervakas under flygningen.

Nya Aerobaticpiloter i LFK!

Fyra nya aerobaticpiloter har slutfört sin utbildning under sommaren. Dessa är: Christer Stojj, Mikael Widén, Tom Svensson samt Gaute Thomassen.

Grattis!!

Flera är mitt uppe i sin utbildning och vi tar in 4 nya under hösten. Jag upplever en stor efterfrågan på av utbildning och LFK undersöker möjligheterna att ta in någon mera instruktör för att hinna med.

Magnus Lundell



Info om jourtjänsten

Tack alla ni som svarade på enkäten om jourutbidningen. Materialet är sammanställt och kommer att behandlas under hösten. För er som känner med er att en uppfråshning är påkallad, och för er som inte fått någon jourutbildning kommer några tillfällen nu i september-oktober (se nedan, samt anmälningslista på anslagstavlan). Ni som (ännu) inte svarat på enkäten, om ni inte vill att jag tolkar det som att ni helt saknar de kunskaper som behövs för att gå jour föreslår jag att ni skickar in ert svar i efterhand. Ni når mej som vanligt på telefon 013-171497 alt. 0701-917977, eller på e-post larthe@gmail.com.

Extra glädjande är att de flesta av era många förslag visar en så positiv syn på jourverksamheten, inte minst som en socialt skapande verksamhet för bättre klubbteknik. Några av förslagen, t.ex. en "kaffekassa" att låna ur för att t.ex. kunna ordna spontana korvgrillning en kväll, har redan provats (tack Robin!), men att göra det mer officiellt sanktionerats kanske leder till att det blir av för fler. En bättre checklista för hanterandet av gästande flygplan (PPR) skulle heller inte sitta fel, inte minst ur säkerhetssynpunkt. Jag ska göra mitt bästa för att succesivt försöka höja standarden!

En annan glädjande sak är att årets alla kvarvarande jourpass är bokade, så förhoppningsvis ska jag slippa sitta och ringa runt efter jourpliktiga mer i år. För er som inte hunnit boka upp era jourpoäng (vilket enligt reglerna egentligen skall varit gjort 30/4!), kommer en "jobblista" att anslås i klubbhuset, med ett antal arbetspaket som ni kan göra på tider som passar er. Detta för att ni inte ska vara fullständigt låsta till att betala er fria. Det kan t.ex. vara tvätt/städning/vaxning av flygplan, städning/röjning runt hangarerna etc. Möjligen ordnar vi en hangar-röjardag också, det tror jag skulle behövas!

När ni läser detta hoppas jag även ha hunnit med att justera era journalsaldon med eventuella överskjutande/saknade poäng från 2005. Passa på att kolla på "Mina bokningar" på hemsidan och kontrollera att det stämmer med er egen uppfattning. Nytt inför 2007 är att vi kommer att tillåta ett större positivt saldo (12 poäng i stället för 3) att flytta med till nästa år. Detta för att t.ex. göra det attraktivare att ta "extrajour" om/när det kör ihop sej någon helg. Som tidigare tillåter vi 2 minuspoäng innan det blir debitering.

Lars Theodorsson, Jouransvarig

Datum för jourutbildning, hösten 2006:

13/9	18.00-19:00
27/9	18.00-19:00
11/10	18.00-19:00
25/10	18.00-19:00

Anmälningslista finns på anslagstavlan, max antal deltagare 8 per tillfälle.

Kursen kommer att innefatta en snabb genomgång av jourpärmen, med focus på säkerhetsfrågor, samt en demonstration av tankanläggning och betalstation för kontokort.



Klubbverksamheten 2006

Under sommaren har två styrelsemöten passerat och lite kort om vad som behandlats följer:

- Östgötaflyg har haft en hel del flygreklamjobb i sommar
- Bränslepriset ligger nu mellan 1,00 och 1,50 kr per liter över budgeterat.

Behovet av att höja flygtimpriset på grund av detta diskuteras

- Det har varit ganska mycket klubbaktiviteter i sommar, bl a har det ordnats flygutflykt till nya gräsfältet Stegeborg. Marknadsföring av klubben har skett både i Berg på Kanaldagen och nu senast mitt i Linköping när Cityföreningen firade "Söndagsöppet". Utdelning i form av nya piloter förväntas!
- Ständigt nya förbättringar på hemsidan. Besök den!
- Jourtiderna är i stort sett fulltecknade för året. Styrelsen diskuterar möjliga lösningar i form av jourpoäng via t ex städning. Återkommer
- 14 piloter hade den 16/8 flugit in sig på Mooneyn under den månad planet varit på klubben. Ett bra resultat som bådär gott!
- Under slutet av augusti och början av september finns en PA-28 diesel för provflygning. De reflektioner som hittills hörts är att den är tyst och jämn i gången och dessutom bränslesnål
- Den 31/8 försvinner frekvensen 123,4 officiellt och 118,8 skall alltid användas även när tornet är stängt. 123,4 finns dock kvar, men bara som en klubbfrekvens
- En ny och driftsnål värmeanläggning för klubben planeras
- Ny simulator för bl a IR-skolning har diskuterats under längre tid. Två alternativ finns varav det ena intressantare än det andra. Dock skall den simulatoren, som är helt ny på marknaden, certifieras innan den kan komma i fråga. Detta planeras ske under hösten

Vid pennan,

Kristina Forsberg

EAA AirVenture Oshkosh

"The World's Greatest Aviation Celebration"
July 24-30, 2006 – Wittman Regional Airport
Oshkosh, Wisconsin USA

Den 7 januari i år överraskades jag med en lysande 40års-present av min familj. Du skall åka till Oshkosh i sommar och lillebror skall vara din reseledare. För alla som känner mig och min bror vet att det var nog den bästa present man skulle kunna tänka sig, vi är nämligen båda väldigt intresserade av allt som har med flyg att göra.

Det är inte lätt att sammanfatta i en artikel men jag skall försöka återge mina intryck.

Det finns ingen motsvarighet i världen. Det är delvis flygshow, delvis loppmarknad, delvis nyförsäljning, delvis utbildning (workshops/seminarier/föredrag) och naturligtvis (förmodligen den största delen) familjeträff för alla som flyger eller drömmer om det. EAA's President Tom Poberezny frågade vid en tillställning hur många som fått frågan hur det är på AirVenture, alla räckte upp handen. Sedan kom följdfrågan hur många av er har lyckats svara, ingen hand.

Besökare från ca 70 nationer och antalet ca 750,000. Över 10,000 flygplan som hade flugit dit och över 50 flygtrafikledare som såg till att trafiken flöt. Under EAA AirVenture Oshkosh är Wittman Regional Airport världens mest trafikerade flygplats med trafik som är över 39gr så mycket som Chicago O'Hare. På EAA-campingen vid fältet campade ca 30,000 människor och inne på fältet ställde mer än 800 kommersiella utställare ut sina produkter. Över 330 olika mediebevakare TV, Radio och Tidningar bevakade veckan.

Det första EAA Fly-In var i September 1953 och har hållits varje år sedan dess (54år).

Anders Wallerman och Ernst Totland som varit där innan förberedde oss på att vi förmodligen inte skulle hinna med allt även om vi var där hela veckan, vilket visade sig vara helt sant. Av de över 500 forum och workshops som hölls under veckan besökte vi endast ett par stycken så det kommer garanterat att bli ett antal resor dit åren framöver.

Det fanns dock hjälpmedel för att försöka plocka just egna russin ur denna enorma kaka, varje dag gavs det nämligen ut en tidning ett bra komplement till det fasta veckoprogrammet där man kunde läsa alla tillkomna events (vilket var en hel del) samt artiklar av olika slag. Ena örönusslan till mobiltelefonens headset i örat och frekvensen inskruvad på den egna EAA-radiokanalen, gjorde att man hade koll på det minutaktuella hela tiden.

För alla "Warbirds" älskare fanns det väldigt mycket intressant att titta på vad sågs om Fokker tri-plane, The Lancaster Bomber, B-17 Flying Fortress, P-51 Mustang, B-25 Mitchell, T-6 Texan trainer, Japanese Zero och mycket mer. Att bara se och höra en P-51 Mustang flyga är otroligt mäktigt, att få möjlighet att uppleva ett 20-tal Mustangs i luften med tillhörande MULLER är obeskrivligt.

En av de enda två flygande Lancaster bombarna från 2:a världskriget tillhörande Canadian Warplane Heritage Museum var på plats och simulerade bombfällning med stora effekter tillsammans med ett antal B-25 Mitchell och P-38 Lightning understödda av ett större gäng P51 Mustang.



Gillar man gamla veteranflygplan fanns det naturligtvis mängder av dessa och även möjlighet att åka med på en sväng, exempelvis gick Ford's Tri-motor skytteltrafik med passagerare hela veckan

Sjöflygfantasterna fick också sitt tillgodosett vid EAA AirVenture Seaplane Base, det låg i en liten lagun nere vid vattenbrynet 5min bort med buss som avgick inifrån området med 5min intervall.

Naturligtvis fanns det mer moderna militära flyg att "lyssna" på också, exempelvis Air Force's supersonic B-1B Lancer bomber, F-22 Raptor, C-17 Globemaster III, T-38 Talon, F18, F16, Blue Angels F18 uppvisningsgrupp och F-22 Raptor.

Hela tiden surrar det flygplan i luften. Uppvisningarna avlöser varandra hela tiden i ett rasande tempo. Jim

Leroy, Sean Tucker, Mike Goulian, Jurgis Kairys, Patty Wagstaff några världens ledande uppvisningsflygare var naturligtvis på plats för att visa hur man absolut inte skall flyga.

Är man EAA-medlem vilket är en självklarhet att vara eller bli om man åker dit rabatteras avgiften till AirVenture med motsvarande summa och man får en mängd olika förmåner bland annat fritt tillträde till EAA's väldigt fina museum. EAA - Museets senaste





tillskott SpaceShipOne hänger i taket och visar "live" hur farkosten böjs på mitten för att minska farten vid inträdet i atmosfären. Burt Rutan, som designade SpaceShipOne och Mike Melvill, som flög SpaceShipOne och blev världens första civila astronaut var på plats och pratade.

Harrison Ford, som är EAA Young Eagles ordförande, fick sig en flygtur i en av Blue Angels F/A-18.

Beach Boys höll en konsert för besökarna på måndagskvällen.

Med tanke på den stora omfattning evenemanget fått under de 54 år som det har hållits har det blivit det självklara stället för många inom flygindustrin att göra nya lanseringar av produkter. Exempelvis Cessna's nya NGP.

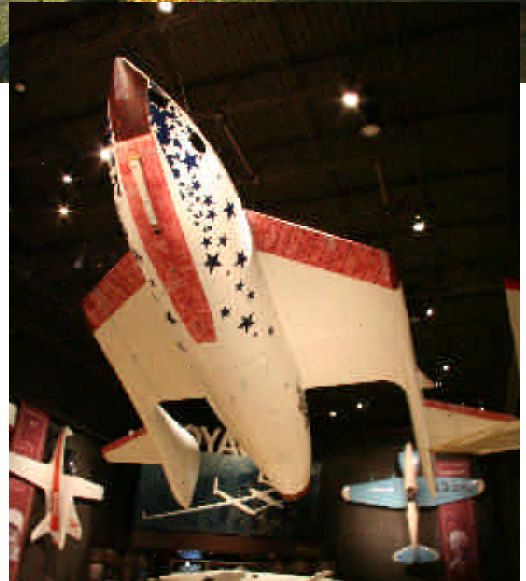
Varje kväll visades flygfilm på campingen (stor uppblåsbar bioduk traditionell amerikansk "Drive In movie"-känsla) vid den så kallade "the Fly-In Theater" alltid presenterad och introducerad av någon med anknytning till filmen. På onsdagskvällen introducerade Harrison Ford 'Air Force One'.

T.h. är EAA's President Tom Pobernezy jag själv samt lillebror på Killians Jacks steakhouse i utkanten av Oshkosh för en bit mat kvällen innan hemfärd. Tom som aldrig varit i Sverige bjöds naturligtvis över till oss och

lämpligen då till vårt stora FlyIn på Barkarby där det slogs rekord i antalet flygplan 2006 med 251 flp, vilket fick Tom att le lite.

Vid pennan en mycket nöjd 40-åring

Magnus Brege



Nästa maskin i LFK blir en DA-40 TDi med G1000 !

I alla fall om man lyssnar på några av dom som tog tillfället i akt och provflög maskinen helgen den 25-27/8!

Den helgen var Diamond Aircraft Scandinavia/ Öst-Flyg AB uppe och hälsade på LFK för att demonstrerar och förevisa kandidaten till ett nytt och modernt klubbflygplan. Hans Nilsson anlände på fredagskvällen med maskinen och höll ett mycket intressant bildspel om DA-40 och Garmin1000 glascockpit för ca 15 medlemmar som dykt upp. Diskussionerna var många och det sparades inte på krutet m a p frågor och funderingar heller, och Hans Nilsson svarade på alla frågor så gott han kunde och jag tror dom flesta var nöjda med det dom fick höra och se.

Lördagen ägnades åt att demonstrationsflygningar och det var väldigt roligt att se att en hel del medlemmar (inkl vår ordförande Göran) bokat upp sig på ett pass.

Tanken med söndagen var att fortsätta demoflygningarna men som undertecknad kunde konstatera i en Fokker F-50 på väg till Kastrup så var det en hel del åska och regn över och runt Linköping den dagen.

Vad är då en denna kandidat till nytt modernt klubbflygplan då för en maskin i stora drag då?

- Motorn är en Thielert Centurion 1.7 som kan köras på JET A-1 eller diesel
- Den är fyrsitsig med uppfällbar huv för framsits och en separat sidodörr för baksits
- Den flygs med spak
- Den har en glascockpit Garmin 1000 i stället för konventionella instrument
- IFR-utrustad med Garmins autopilot (bla höjdhållning, VS, Alt Capture, GS)
- FADEC som övervakar och reglerar motor och propeller automatiskt

För mer info och bilder så titta in på denna hemsida : <http://www.diamondair.se/>

Bränsleekonomin är väldigt bra och på cruise drar den bara 20 liter/tim JET A-1 eller diesel.



I övrigt så marschar den ca 125-130 knop och eftersom det är enspaksreglage så har man alltid optimal inställning på blandning för resp effektuttag och maskinen kan således alltid flygas ekonomiskt. Med tanke på att AVGAS redan idag är dyrt och att man eventuellt lägger skatt på den.

Vid MTOW så är Take Off Distance till 50 feet ungefär 635 meter.

Nedan följer en förenklad sk Driftkostnadskalkyl som är gjord av Öst-Flyg AB och är baserad på driftkostnaden för 1000 flygtimmar. I denna kalkyl som delades ut under demonstrationshelgen så är eventuella klubbpålägg och kostnader för inköpet ej medräknat utan dessa totala siffror kommer preliminärt att presenteras på det Öppna Klubbmötet i november. Men i grova drag ska en sån här maskin inte behöva bli dyrare än vad vi betalar för en Archer i timmen i LFK.

Divmedel: 20l/h x 7 kr/l = **140kr**

Service:

5 x 100fh	15arbtim= 75 tim	
4 x 200fh	21arbtim= 84 tim	
1 x 1000fh	40arbtim= 40 tim	
Totalt 199tim x 508kr/tim / 1000h =		101kr

Materialkostnad:

Filterkit 1500kr	
Motorolja 6L x 87 kr = 522kr	
Växellådsolja 97kr	
Totalt 2119kr/ 100 tim	21kr

Avskrivning:

Motor TBO (Time Between Overhaul)	
2400tim / 185000kr = 77kr	
Propeller 1500tim / 18500kr = 12kr	89kr

Driftkostnad per flygtimme **351kr**

Som synes så bör det gå att få bra driftsekonomi i ett nytt modernt klubbflygplan om det drivs av JET A-1 eller diesel, och med införande at glascockpit så kommer underhållsbehovet av instrument och gyron att minska inom LFK också.

Leveranstid för en sådan här maskin är upp till 18 månader p g a att fabriken inte hänger med att tillverka så många som efterfrågas på marknaden nu.

Är det här en maskin för LFK i framtiden med tanke på bränslepriser, för att fylla sin "nisch" i klubben (som Mooneyn



gör som IFR-resemaskin) och locka nya medlemmar från när och fjärran som vill utvecklas och flyga annat än Pipers och Cessnor?

Enligt klubbens strategi och utvecklingsplaner ligger ett sånt här beslut i närtid, så passa på att bilda er en uppfattning i frågan inför detta beslut.

Johan Björck, Flygplangruppen



Att få flyga med chefen eller Malmöresan

Överste Sten Rydström blev chef för F 17 år 1951. Han flögs in på SAAB T 18 B av löjtnant Nils Börjeson, en långvägare och en gång mekaniker. Att flyga besättning med Chefen var alltid trevligt, då han i luften var betydligt mera lugn och avspänd än på marken. Han krävde heller inte alltför mycket av en medresenär, vilken dessutom färdades baklänges och i synnerhet vid lågnavigering och spaning efter anfallande jakt måste ha huvudet på kullager. Då och då hade vi spaningsmajoren Holmberg i nosen, något som ibland var till bättnad för övningen.

Kan furiren flyga med mig till det civila fältet i Malmö? Ja, Överste! Gott! Gör upp en navigering via Ystad med dykövningar Hälleviksbåten, Landöarna och Kabusa. Hemvägen tar vi via Mien och gör en dykning mot ön! Efter en timmes flygning landade vi på Bulltoftas bana 24 och rullade in till en parkeringsplats på gräset i västra delen.

Flygplatschefen, den avsuttne majoren Krautmeier tog emot vid nosluckan som en fallrepspost. Han var klädd i ridbyxor, blanka stövlar, rutig kavaj, grön jägarhatt med svinborst. I handen hade han en stödkäpp med silverkrycka och han förde hund, en jaktvariant av obestämbart härkomst. Det var bara skeppspipan som saknades för att han skulle ha kunnat blåsa över för sin gamle vän, den f.d. sjöofficeren Rydström. –Då kan furiren vakta planet så kommer jag tillbaka i eftermiddag! – Ja, Överste!

Föga anade jag då att jag knappt trettio år senare skulle bli chef för två av landets medelstora flygplatser, Norrköping och Linköping, bli få efterträdare den färgstarke majoren, samt att få förmånen tillhöra och internationellt verka inom den exklusiva gruppen av civila provflygare på SAAB Aircraft i Linköping. De flesta var FV-utbildade, men inte alla och jag var en av dessa.

Den likaledes saluterade hemfärden gick österut via långvågsfyren vid Staffanstorps.

Även om avstånden underbefäl – underofficerare – officerare på den här tiden var betydande hade det sina både positiva och negativa sidor. Överste Rydström lämnade flottiljen 1963 då Per

Th Svensson tog över. Men innan han förflyttades hade han dock den vänligheten och i synnerhet det modet, att rekommendera en inte F 5 utbildad signalist, navigatör och civil flygförare till träning inom Marinens Helikopterskola på Berga utanför Stockholm. Men det är en annan historia!

Ulf Wiberg.



Efter att förbudet för civil trafik på Malmen på grund av miljöskäl införts har alla flygklubbar fått ombasera till en rad olika ställen för att kunna fortsätta med flygverksamheten.

Några av hembyggarna i EAA som har haft hangarer nära f.d. segelflygklubben har valt att, via kommunens bostadsbolag St Kors, hyra plats i Skywayshangaren mitt emot LFK. Dessutom har FC Flygklubb och F3 Veteranflygklubb var sin Safir, och Walt Air sin Baron där. Skywayshangaren är bara en av de olika interimslösningar som man fått acceptera tills andra möjligheter bjuds, som t.ex. GAC.

SE-XKC är ett av flygplanen som är tillfälligt stationerade i Skywayshangaren

Nya hyresgäster i Skywayshangaren

Roll-out i Norrköping

Den 17 juni var det roll-out i Norrköping. Paul Pinato hade blivit klar med renoveringen av sin Fairchild 24W-41A SE-AWS, och rullade ut planet ur sin hangar inför inbjudna gäster.



Flygplanet är byggt 1943 och kom till England i april -44 och var där i amerikansk tjänst för Air Transport Command. Det användes bl.a. för mörkerskolning och transport av piloter mellan Frankrike och England, oftast av kvinnliga piloter. Efter kriget blev planet överskottsmateriel och köptes i Frankfurt av Gösta O'Connor tillsammans med två andra likadana flygplan. Meningen var att sälja alla tre vidare, men Gösta behöll SE-AWS som privatflygplan. Luftvärdigheten gick ut 1964 och sedan stod planet bara till 1987 då Paul köpte det av Gösta. 1988 påbörjade Paul renoveringen som nu resulterat i ett enormt välrenoverat flygplan.

Börje Engström har varit kontrollant för renoveringen, och Alge Lundkvist har varit teknisk granskare.

Text & foto: **Anders W**



Lokalpressen var på plats. Här intervjuas Thorleif med hustru Ingrid om att äga flygplan.



Är du intresserad av att vidareutveckla ditt flygande? Flyger du mycket reseflyg? Då behöver du

Instrumentbehörighet

IR – Instrument Rating

LFL inbjuder för 6:e året i rad till teorikurs för IR enligt JAR-FCL, med start **fredag 20 oktober 2006 kl 13.00** i LFL klubbhus vid Linköping City Airport - ESSL.

Kursen omfattar 7 långhelger ca var 3:e vecka, från fredag kl 13 till måndag kl 15. Pris 18000 kr inkl litteratur m m (Oxford, IFR-praktika m m). Moms debiteras ej.

LFL bedriver praktisk IR-utbildning året runt med fyra IFR-utrustade flygplan PA-28 plus en Mooney M20J. Tre av planen har GNS-430 för RNAV. Anskaffning av ny simulator (FNPT I) pågår.

Skicka din intresseanmälan snarast till irkurs@lfl.se
eller per post: Linköpings Flygklubb, 581 88 Linköping
eller per tel 013 – 183200 (M - F 8 - 16)

Närmare upplysningar om kursen på
mobil 0705-916062 (Sture Bjelkåker, skolchef) eller
013-183201 (Jonna Johansson, stf skolchef, CGI)

Linköpings Flygklubb

Innehar FTO - tillstånd enligt JAR-FCL

Nytt om flygtidsredovisning

Systemet med debitering efter tachometer-tid har nu fungerat några månader med i huvudsak goda erfarenheter. Tanken är bland annat att förenkla administrationen.

Tänk på följande:

- Det är **skillnaden** mellan tacho-meterställning efter och före flygning som ska noteras i dagbeskedet, inte själva mätarställningen. Glöm inte att **notera** ställningen **innan** du startar, någon kan ha t ex ha taxat eller motorkört planet efter föregående flygning.
- Skriv tacho-metertiden i **rätt kolumn** i resedagboken.
- I resedagboken ska fortfarande exakta start- och landningstider noteras i timmar och minuter för att hålla reda på **“airborne time”** som ligger till grund för beräkning av tillsynsintervaller. Denna flygtid i luften ska i fortsättningen **avrundas till närmaste tiondels timme** (inte höjas till närmaste som hittills).
- I fortsättningen gäller också att varje pilot **själv ska summera** “airborne time” i resedagboken, så att nästa pilot lätt ska kunna se när det är dags för tillsyn.
- I din egen flygdagbok redovisar du som vanligt **blocktid**.

Sture B
flygchef



Nytt flygplan på LFK

Den 28:e juni levererades klubbens senaste nyförvärv. Säljaren Ken Svensson kom flygande med Mooneyn SE-LBV och efter att ha parkerat överlämnades loggboken till LFK och Johan Linder. Hittills har det varit populärt att flyga in sig, och redan har den första 100-timmarstillsynen genomförts.



Loggboken överlämnas av
Ken Svensson t.v.