



KONTAKTEN

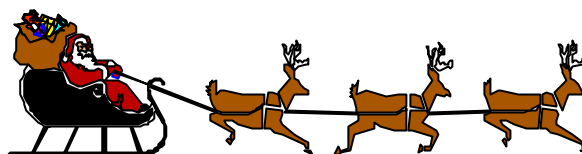


MEDLEMSBLAD FÖR Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 4 2006



God Jul



och



Gott Nytt År!



Innehåll:

- | | | | |
|-----|--|-----|-------------------------------|
| 3 | Ordförandens spalt | 6-7 | Sammanfattning från styrelsen |
| 4 | Flygchefen har ordet | 7 | MERPATI vulkan och flygbolag |
| 4-5 | Stående ovationer på allmänna klubbmötet | 8 | H50P - vad kommer sedan? |

...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. 1 -07): 24/2

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

Åkerbogatan 2

582 54 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

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

Kontakten nummer 4

Här är årets sista nummer. Planerade manusstopp för nästa år är:

24/2, 28/4, 25/8, 27/10, alla lördagar.

God jul och trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Ditt saldo!



Året är snart slut igen!

Dags att kolla ditt saldo, så du inte ligger på minus.

Betala in i god tid till medlemsavgift och eventuell Jouravgift m.m.

Medlemsavgiften dras från ditt pilotkonto 31/1-07.

Enligt styrelsebeslut, kommer en dröjsmålsavgift på 50:- att debiteras de som ligger på minus 1500:- eller mer vid månadsskifte.

Ska du ändra ditt medlemskap?

Alla ändringar måste vara gjorda i januari!

P.S. Du vet väl att du kan se ditt pilotsaldo på hemsidan nu!

Hör av dig om du undrar över något!

God Jul & Gott Nytt År

Önskar Carina



Ordförandens spalt

Hösten både har passerat och fortsätter. Vi har haft en hyfsad väderlek vilket i kombination med allt annat bidragit till att vi kan glädjas åt att ha passerat 3000 FH gränsen för 12 månaders perioden.

Apropå väder så kopplas ju numera alla extremare inslag till en snabb global klimattförändring och det kan kanske i en del fall gälla, men det är åtskilliga av oss som har normala men dramatiska väderminnen ända sedan 1950-talet. Tyvärr har en nödvändig och seriös debatt blandats med en helt ovetenskaplig och sensationsvinklad sådan där även allmänflygets inverkan berörts trots att det i miljö/klimatpåverkan måste anses ha fullständigt försumbar inverkan.

LFK ser dock miljö och kvalitetsfrågor som viktiga och kommer, band annat i samarbete med KSAK, att arbeta för ytterligare förbättring med de konkreta miljöaspekterna kring flygbensin och utsläpp, bullernivåer mm.

Så till klubben.

På tekniska sidan tillträder Håkan Johansson som ny teknisk chef för LFK och ÖF efter Thor som önskat sluta som TC efter många år. Vi hälsar Håkan välkommen och tackar Thor, som kvarstår i ordinarie mekanikertjänst.

På sponsorsidan har LFK nyligen slutit ett avtal med det växande och intressanta dataföretaget United Computer System AB som har sitt huvudkontor i Mjärdevi Science Park. Detta innebär även att vi kan se fram mot ytterligare utvecklat datasamarbete i klubbverksamheten.

I simulatorfrågan har vi nu kommit en bra bit på väg. Ett inköp är överenskommet av en simulator från Sivek AB i Kalmar. Detta är villkorat att simulatören blir certifierad i tid och kan tas i bruk senast under februari. Simulatören är av en ny generation "2007+" och ger potentiellt mycket intressanta användningsområden utöver den primära uppgiften som är IR skolning. Genom den relativt sett kraftfulla omvärldspresentationen ser vi även fram mot användning som komplement inom PPL samt flygsäkerhetsträning, "public service flygande" mm. Uppbyggnadsprincipen med

programmoduler ger oss möjlighet till anpassning efter LFK och LKP önskemål även på sikt. En utförlig presentation ges separat.

År 2007 fortsätter vi med flygplanstrategiplanen och på allmänna klubbmötet presenterade fpl gruppen sitt förslag kring "ett nytt flygplan mitt i klubben".

Fpl-gruppen föreslår styrelsen att gå vidare med en IFR-utrustad DA-40 TDi med G1000 som huvudalternativ men att parallellt kan ett alternativ med lägre ambitionsnivå studeras.

Även förslag till UL studie presenterades på mötet där tre olika fpl områden ingick, ett ordinarie "Cessna 150 liknande", ett vasst område t ex Dynamic och ett nytt spännande klubbområde med amfibiefpl t ex Seamax.

Inom General Aviation Center området rör det sig åt rätt håll. Kommunledningen har tagit till sig GAC-konceptet och direkt omnämnt detta i sitt visionsdokument för Linköping. Den första delen med taxibana och platta påbörjas i vinter.

Vi ser att det under 2007 kommer att behöva göras rejäla och mycket intressanta insatser från LFK kring områden ovan och styrelsen återkommer med förslag till hur vi ska organisera verksamheten/utskotten och få med all den kompetens som finns bland medlemmarna i klubben.

Årets LFK:are Robin von Post representerar förträffligt detta och gratuleras för fina insatser och resultatorienterat arbete under året.

År 2006 har inneburit mycket arbete för personalen/lärare/tekniker, styrelsen och flera medlemmar. En hel del av vårt planerade förändringsarbete har genomförts och vi ser med tillförsikt fram mot ett 2007 där LFK går vidare väl rustat, och med en hyfsad ekonomi, mot ett spännande år som säkert även har slagskuggor!

Julen närmar sig och just återkommen till Linköping på lördagen hann jag, och hoppas alla, se den snygga "Julgransflygningen" med nio flygplan som LFK genomförde för Linköping med omnejd.

**Vad kan man mer önska än att komplettera denna med en hälsning om
GOD JUL och ett GOTT NYTT FLYGÅR 2007.**

Göran Berséus



Flygchefen har ordet

Flygtidsuttaget har varit ganska bra under hösten så att vi nu är tillbaka över 3000 tim i årstakt, bl a beroende på ökad instrumentskolverksamhet och drygt 20 typinflygningar på Mooney. Basen i verksamheten är dock ca 2200 tim flygning med våra fem PA28, där Archer har ökat och Cadet har minskat något. Flygpriserna kunde

trevligt nog sänkas den 1 dec med 20 - 30 kr per tim pga sänkt bränslepris, så länge det nu varar. Priserna för olika flygplantyper ska nu ses över ytterligare, bl a med hänsyn till utvärdering av tachometerdebiteringen, men även pga andra kostnads- och marknadsfaktorer.

När det gäller landningsavgifter så har Linköpings Flygplats nu bestämt sig för att vara kvar i landningskortsystemet. Vi har sagt upp landningskortet för LCU för att det inte lönar sig, men i stället blir det ett "Saab-landningskort" för detta flygplan, så att det inte ska kosta extra att landa på hemmabasen.

Häromdagen beslutade styrelsen att köpa den simulator med 220 graders visuellt system från Kalmar som omtalas på annan plats i denna tidning, under förutsättning att den blir certifierad som s k FNPT 1 för IR-skolning, vilket beräknas ske inom kort. Simulatorens kommer att användas för IR-skolning, viss PPL-skolning och för egen träning, och kommer att innebära ett lyft för vår flygskola.

Det är mycket investeringar på gång för klubben de närmaste åren och styrelsen ska nu göra en ordentlig investeringsbudget för att kunna se i vilken ordning och i vilken takt olika inköp kan göras. Utöver simulatorens och nya flygplan kan det handla om att ersätta kolvmotorerna i Cadet-erna med dieselmotorer, när tiden är mogen för detta.

Beträffande nya flygplan är det inte bara DA-40 som är under utvärdering, utan även andra alternativ övervägs t ex Cessna 172 med glaspanel. Förr eller senare blir det aktuellt med glaspanel, och där kommer också simulatorens väl till pass för skillnadsutbildning, då panelen i simulatorkabinen relativt enkelt kan skiftas mellan konventionell panel och glaspanel. Men styrelsens överväganden handlar också till stor del om hur den nuvarande flygplanparken kan och bör förnyas eller förändras. A och O tror jag är en stabil och attraktiv basflygplanpark, som många kan och vill hålla sig influgna på, och som utgör den ekonomiska basen för flygverksamheten.

Snart är det årsmötesdags igen, och flera styrelseplatser ska besättas eller återbesättas. Jag anser det viktigt att styrelsen utgör ett "tvärsnitt" av klubben, så att styrelsefrågorna blir allsidigt belysta och så att flygplanparken anpassas till såväl den "vanlige" klubbflygarens behov, som till olika specialintressen. Styrelsens ledamöter behöver också ha olika kompetenser för att tillsammans kunna driva en så omfattande verksamhet som LFK har, inte minst ekonomiskt. Man behöver inte vänta på att valberedningen ska ringa - dom kan omöjligt känna till alla medlemmars kunskaper och intressen - utan man kan också själv höra sig om man vill dra sitt strå till stacken, eller om man vill tipsa om andra kandidater.

Gott nytt flygår 2007 önskar

Sture B

efter att just ha landat efter att ha haft det stora nöjet att flyga som toppen på en julgran över landskapet.

Stående ovationer på allmänna klubbmötet

Torsdagen den 30 november avhölls det allmänna klubbmötet traditionsenligt i Flygets hus. Tjugonio medlemmar hade hörsammat kallelsen och fick information som både framkallade stående ovationer och spontana applåder.

Vår ordförande Göran Berseus inledde, efter sedvanlig mötesformalia, med att summera det gångna året med hjälp av en powerpointpresentation som informativt beskrev den mängd av aktiviteter som genomförts under 2006.

Strategiplan

Först redogjorde Göran för den nu antagna strategiplan, som ligger till grund för en fortsatt positiv utveckling av klubben. Visionen är att LFK skall ha flygplan för alla varierade behov som medlemmarna kan kräva. Som en konsekvens av detta har flygplangruppen helt självständigt utarbetat (-ar) förslag till nyttillkommande flygplan. Erik Person, som lett gruppen, som har lagt ner ett stort arbete på detta, har efter intervjuer kommit fram till att nästa flygplan borde vara en DA-40 TDI med GARMIN 1000. Alla som har synpunkter är välkomna att kontakta Erik.

Strategiplanen som idag sträcker sig fram till 2009 omfattar även utvärdering/införskaffande av "billighetsflyg", dvs. ultralätt, utbyte av motorer till Diesel och eventuella flygplanutbyten.

Investeringar i flygplan under året

Under året har klubben, som alla torde känna till, fått sitt reseflygplan, Mooney M20J, som redan genomgår sin andra hundratimmarsservice. Avisningsmöjligheter och den fina utrustningen har säkert bidragit till att över tjugofem piloter, till dags dato, är influgna på typen. Flera från andra klubbar.

Fyra flygplan har fått nya motorer och Bellancan´s motor har genomgått en omfattande reparation.

Diesel och Simulator - Positiva erfarenheter.

Under ett par veckors tid hade LFK möjligheten att prova en PA28 med en Thielert dieselmotor varvid flera medlemmar passade på att genomföra sin skillnadsutbildning samtidigt som de provade den nya tekniken. Intrycken var överlag mycket positiva och med största sannolikhet kan man konstatera att det bara är en tidsfråga till dess den nya tekniken kommer till Linköpings Flygklubb.

Vidare har "simulatorgruppen" under året funnit en synnerligen attraktiv simulator i Kalmar som kommer att vara till glädje inte bara för instrumentpiloter utan även för VFR-flygare. Den nya simulatorens har nämligen fem projektorer som projicerar en mycket verklighetstrogen bild på väggarna runt den fasta simulatorens. Molngenomgångar såväl som navigeringsövningar i vackert väder kan simuleras. Vid tidpunkten för Allmänna Klubbmötet var inte något köp bestämt, men i skrivandets stund har författaren fått kännedom om att Simulatorens med största sannolikhet kommer att stå funktionsfärdig på LFK i feb/mars

Under rubriken "Positiva erfarenheter" måste LFK´s IR utbildning nämnas. För sjätte året i rad anordnar LFK den 12:e kursen till IR behörighet. Eleverna kommer från alla delar av landet och antalet i höstens kurs är närmare tjugoo. Det konstaterades att våra kurser är populära.

Sist men inte minst skall nämnas klubbens eminenta databokningssystem och hemsida som datagruppen skapat, vidareutvecklat och underhållit på ett föredömligt sätt. Nu kan alla medlemmar även se sin personliga kontoställning. Robin

von Post gjorde även han en föredömlig presentation av IT-gruppens aktiviteter under året, och gav bland mycket annat tips om hur man kunde få aktuell bokning direkt i sin WAP-telefon, hur aktuella notam enkelt kunde fås fram och hur man kunde få aktuellt väder i Linköping och dess närhet. Hans anförande framkallade spontana och välförtjänta applåder.

Tack vare Robin von Post, Erik Person m.fl. har LFK med största sannolikhet Europas bästa hemsida. (Författarens personliga synpunkt.)

Spontana applåder och ovationer

Blev det även när styrelsemedlemmen Janne Petterson berättade att klubben investerat ca 60 000: - i ett antal värmepumpar vilka skulle vara inbesparade på ca ett år samt att en energisnål oljepanna installerats. Likaså uppskattades Håkan Johansson's, den nye tekniske chefens presentation och programförklaring spontana applåder. Han önskade att den tekniska sidan skulle bli mer synlig och efterlyste och välkomnade, ett mer aktivt deltagande från medlemmarna. Håkan framförde flera friska idéer om kurser och aktiviteter som förtjänar en egen artikel.

Kort kan bara sägas att LFK's medlemmar lyckönskas till den nya kapaciteten i Håkan

Nyheter i Jourtjänsten.

Under punkten Information och diskussionspunkter, informerade Lars Theodorsson om förslag att förändra jourtjänsten så att flera varierade arbetsuppgifter skulle komma att inkluderas samt möjligheter till att själv kunna välja ett eget ansvarsområde exempelvis "adoptera ett flygplan" och ansvara för puts och tvätt, adoptera ett par fönster som under året skall kittas om och målas mm. Allt för att hålla nere kostnader men framför allt för att få tillbaka klubbkänslan hos medlemmarna.

Man har genom en genomförd enkät noterat att det bedöms som billigt att lösa sig fri från jourtjänsten och i konsekvensens namn föreslås därför en höjning av erforderliga jourpoäng samt att det kommer att kosta 100:- per poäng att köpa sig fri, dvs. 1800:- per år.. Vidare ansåg man att LFK skämmer bort sina piloter och att jourtjänsten är en utsökt möjlighet att utveckla de sociala kontakterna inom klubben.

Lars efterlyste förslag på nya arbetsuppgifter som enskilda eller grupper av medlemmar vill ta på sig, allt för billigare flygande och roligare tillvaro på klubben.

GAC

GAC eller, General Aviation Center, är det nya område som planeras norr om bana 11/29 på SAAB. Stadens planer på Östra länken samt flygplatsens expansionsbehov kan komma att tvinga klubben att flytta till de gamla "Grini-området", där ett planerat större allmänflygcenter i så fall skulle komma att ligga.

Göra Berseus berättade utförligt om framtida planer, visioner och möjligheter. Självklart är inga beslut fattade som direkt berör klubben, men eftersom byggstart är beslutat om taxibana och en platta på plats, så kan man inte helt bortse från att tidpunkten för en flytt av LFK närmar sig.

UL och H50P

Under punkten UL redovisade Göran färsk statistik från KSAK. Antalet certifikatinnehavare har fördubblats de senaste tio åren, medan PPL(A) certifikat minskat med 8% under motsvarande tid. Göran hade själv haft möjligheten att provflyga bl.a Seamax, en amfibie, och hoppades att även klubbens övriga medlemmar skulle få möjlighet att flyga den. Kanske menade han underfundigt i LFK's regi? Eftersom intresset är stigande

för UL kommer LFK att starta försöka starta en studiegrupp som kommer att undersöka möjligheter och intresse för UL.

H50P rullar på men Sture Bjelkåker uttryckte sin förhoppning att fler ska ha deltagit i kurserna. Förutom ett bra tillfälle att diskutera flygsäkerhet gäller att om minst 75% av klubbens flygande medlemmar genomför kursen får klubben en ganska avsevärd rabatt på flygplanspremierna, vilket naturligtvis direkt påverkar flygtimpriset. Nästa kurs kommer att hållas under första kvartalet 2007 och förhoppningsvis kommer vi att få se "nya" ansikten på nästa kurs. Det är ju onekligen ett enkelt och trevligt sätt att sänka flygkostnaderna.

Eftersom de flesta besluten tas på det ordinarie klubbmötet på våren var det endast medlemsavgiften som kom upp som en punkt och där bestämdes att ingen ändring görs, dvs samma som tidigare.

Olle Backarp

1151

Sammanfattning från styrelsen oktober 2006

Det är många bollar i luften just nu och detta referat syftar till att informera lite om vad som sker och vad vi gör.

Simulatorfrågan diskuteras flitigt. Det finns två intressanta alternativ, varav det funktionellt intressantaste är en simulator från ett litet företag som heter Sivek i Kalmar. Denna håller på att utvärderas av en LFK "expertgrupp" parallellt med att Sivek arbetar med att få simulatoren certifierad. Det är önskvärt att få simulatoren i tid för nya IR-kursen, varför denna fråga har högt fokus. Vid inköp av simulator kommer nuvarande simulatorrum att byggas om och snyggas till.

Målsättningen har i styrelsen varit att förhandla självständigt om bränsle. Detta har i dagsläget inte varit möjligt att genomföra och det senaste är att vi hakar på flygplatsens avtal för att bland annat slippa miljöansvaret. Leverantör är Shell och det nya avtalet ger oss den gamla rabatten + 0,20kr på listpriset. Priset fastställs på daglig basis och debitering sker utifrån hur mycket som tankas aktuell dag och inte som förut beroende på när vi köper in bränslet. En ny tankanläggning installeras inom kort. Den gamla kommer att säljas.

Bränslepriset gick tidigare under året upp en bit över budget. Vi gjorde ingen höjning av flygtimpriset då införandet av tachometertid efter utvärdering visade sig ge en indirekt höjning genom att tachotiden ibland tickar på lite mer än den gamla timdebiteringen. Något som inte var syftet vid införandet.

Nu har bränslepriset gått ner och en sänkning av flygtimpriset har diskuterats i styrelsen. Vid föregående möte genomfördes ingen sänkning eftersom vi då ännu inte köpt till det billiga priset och vi var osäkra på prisutvecklingen. Det kan alltså vara aktuellt med en sänkning! vilket vore roligt.

Styrelsen ser över det nuvarande rabattsystemet. Önskemål är att flitigt flygande ska premieras i flygtimpriset men modellen för detta är inte utarbetad. Vi har fram till nu inte haft IT-stöd för att hålla prislister baserat på antal flygtimmar. Det nuvarande systemet med deponerat kapital om 6 KSEK är föråldrat med tanke på dagens låga räntesatser och penningvärdesändring under åren.

På tekniksidan sker en hel del förändringar. Hans lämnar oss från årsskiftet för att arbeta heltid på Kungsair där han idag har en halvtidstjänst.

Tor slutar på egen begäran som teknisk chef, men kommer i övrigt att arbeta åt oss som vanligt. Styrelsen tittar nu på alternativa lösningar. Håkan Johansson arbetar åt oss på timbasis. Förhandling pågår för att se om vi kan hitta en mer permanent lösning. Håkan deltog på senaste styrelsemötet och framförde många intressanta idéer hur den tekniska tjänsten drivs och kan drivas i framtiden. Rent generellt finns det nu ett behov av tätare samarbete mellan styrelse och teknisk tjänst.

LCU fick tyvärr en allvarlig motorskada under sommaren. Reparationen blev kostsam men maskinen är nu åter i tjänst. Orsaken till motorskadan har inte kunnat redas ut helt.

Styrelsen har uppmärksammat att LCU (oavsett den extra motoröversynen) inte bär sina egna kostnader och har därför genomfört en höjning av avance-tillägget. Flygtimpriset kan komma att justeras ytterligare i förhållande till övriga flygplan.

På IT-sidan händer det ständigt mycket spännande. IT-gruppen gör ett fantastiskt arbete och har under hösten presenterat en mängd nyheter. På sista tiden har utdrag från våra pilotkonton blivit tillgängliga via vår hemsida. Andra exempel är kompletteringar av jourbokning och klubb-notam. Det är nu

möjligt att se sitt ingående journalsaldo och hur många poäng man förväntas arbeta upp. Ytterligare en nyhet är ett sponsoravtal med UCS, som IT-gruppen förhandlat fram och som ger oss ny datorutrustning för ett mer robust och säkert IT-system.

Det händer saker med våra lokaler! Vi har nu fått installerat luftvärmepumpar som förhoppningsvis ska reducera vår mycket höga elräkning. Det totala investeringspaketet som görs för vår el och oljekonsumtion räknar vi med att kunna räkna hem på ca ett år för att sedan direkt bidra till minskade kostnader.

Jourtjänsten har gjort ett lysande arbete i samarbete med IT-gruppen för att få fram ett bra jourssystem. Jourpassen har under en längre tid varit uppbokade för resten av året. Roligt! Jourinstruktioner finns numera via hemsidan. Det har införts en utvidgning genom att nu även andra typer av arbetsinsatser kan ge jourpoäng. Exempelvis vaxning av våra plan och underhåll av våra lokaler.

Vi har tidigare haft stor hjälp av Håkan Berglund för att hålla skicket på våra lokaler. Håkan är nu sjukskriven och det fortsatta läget är oklart. Den utvidgade möjligheten att få jourpoäng även för andra insatser än jouren, tillsammans med att jouruppgifterna har utökats, är en möjlig lösning som på sikt kan leda till minskade kostnader. Vi har även diskuterat någon form av arbetsdag men inget beslut kring detta är taget.

Vi följer kontinuerligt arbetet med nytt GAC. Arbetet går framåt men inte riktigt i den takt man kunde önska. Intressant är att alla huvudaktörer är positiva.

Under sommaren har vi haft en PA28 med dieselmotor inlånad. Det mesta som sagts kring denna lösning har varit positivt. Många vittnar om låg bränsleförbrukning, jämn och tyst gång, samt ungefär samma prestanda. Vi tittar nu på när vi skulle kunna införa ett byte till dieselmotor på någon av våra Cadetter.

Styrelsen har utarbetat ett dokument för flygplansstrategi i klubben. Denna följs nu, men ska samtidigt vara ett levande dokument som kan modifieras om det behövs. I dess nuvarande utformning ska vi enligt plan nu titta på inköp av ett modernt och brett flygplan till klubben med glass cockpit. Ett arbete som nu pågår. Vi har en speciell styrelsepunkt för denna fråga. En av kandidaterna till modern klubbmaskin, DA40 har visats upp på klubben och demoflögs av flera klubbmedlemmar.

Vårt arrendeavtal med SAAB har sagts upp från och med årsskiftet. Skälet har angivits till att man vill omförhandla villkoren. Uppsägningen kommer från LCA, som uppdragits av SAAB att sköta flygplatsen. Viktiga punkter att förhandla om är avgift för arrende, baseringsavgift, kostnad för snöröjning, samt landningsavgifter. SAAB funderar på att gå ur systemet med landningskortet. Dessa frågor är mycket viktiga och i förhandlingen är våra viktigaste kort de tjänster vi utför åt flygplatsen i form av jouren. När tornet är stängt sköter vi PPR, information, bränsle, bankkontroll och mycket mer. Detta är en anledning till att vi nu har svårt att bryta oss loss från flygplatsens bränslehantering just nu. Avgift för arrende söker vi få sponsrad.

Det pågår diskussion om det ska bli obligatoriskt i klubben att gå H50P-utbildning. Det skulle påverka både säkerhet och ger

MERPATI vulkan och flygbolag

På ön Java i Indonesien finns en vulkan som heter Merpati och i huvudstaden Jakarta arbetar ett flygbolag, landets näst största, med samma namn fast med tillägget Nusantara. Där flög tidningens medarbetare under några perioder åren 1973-74. Det var en vild men ytterst intressant verksamhet. Oftast gick det bra, men ibland återigen snett och med ett och annat haveri som resultat.

Vulkanen är en av världens mest aktiva, sedan mitten av 1500-talet har Merpati haft ett knappt hundratal större utbrott, men nöjer sig som regel med att spruta ut eldkvastar med en temperatur på 1000-1200 grader, och aska några tusental meter upp i atmosfären och så att flygmotorer på hög höjd riskerade att ta allvarlig skada. Flera exempel finns. Indonesien är en publik som består av 13700 öar av olika storlek och betydelse, en yta som mer än fyra gånger Sveriges och en folkmängd av så vitt man vet över 250 miljoner. Här arbetade ett engelskt leasingföretag inom flygbranschen, vilket tidvis behövde vårt svenska stöd, då vi hade en handfull piloter som var utbildade på och hade god erfarenhet av den då för tiden så ovanliga plantypen Vickers VC 9 Vanguard. Det var ett fyrmotorigt turbo-propellerplan, vilket vägde 70 ton, tog 134 passagerare eller 20 ton last. Det kunde hålla sig i luften i minst åtta timmar och gjorde en fart av upp till 360 knop (660 km per timma). Topphöjden var 30 000 fot eller 10 000 meter. I Sverige hade vi opererat planet i Air Trader Sweden på Bromma under knappt två år bl a på uppdrag i Afrika, Indien och Bangladesh. Så gick man i konkurs som sedan var på den tiden då bara de stora som SAS och Linjeflyg kunde få sitta i Statens knä.

Som engelsk leveranspilot.

Vi svenskar hade till uppgift dels att från England leverera ner översedda plan, ibland utbildade indoneser på den nya typen samt att återföra till Southend i södra England plan som man kramat det bästa ur under de pressade förhållanden som alltid rådde på dessa så krävande latituder. Mellan den 2 - 3 april 1974 hade vår besättning (styrman Björn Löfgren och färdmekanikern Göran Sjöblom) via Istanbul, Dubai, Madras, Medan, Singapore levererat en frisk maskin till Jakarta bolaget Merpati Nusantara Airlines.. Nu skulle vi flyga hem en annan VC 9:a vilken därefter skulle skrotas i England och hade registreringen PK-MVC. Även hemresan skulle i stort gå över samma platser som framresan. Planet hade stått överksamt en tid i väntan på hämtning och min andrapilot och jag beslöt att ta en titt i maskinen för att utröna om instrument, system mm var intakta. Det första som hände när vi öppnade den stora ytterdörren var att en fågel, säkert över en dryg meter mellan

vingspetsarna med ett skrik flaxande lämnade kabinen. Så satte vi oss tillrätta i förarutrymmet för att kontrollera instrumentering och en hel del annat. Som sedan är i cockpit sitter kaptenen på vänster sida, andra piloten till höger och färdmekanikern rakt bakom piloterna liksom för att övervaka de båda.

Varning skorpion!

Efter en stund tittar jag ner på durken (golvet) och viskar till andrepiloten med hans röst: - Sitt stilla, sitt alldeles stilla för tusan, rör inte dina fötter och ben! Över hans båda skor kröp nämligen i maklig takt en skorpion, väl stor som en handflata och med akterorganet eller giftspjutet uppfällt i en båge över den bakre delen av kroppen, tydligen klart att användas vid attack eller behov. Vissa sorters skorpioner har ju ett gift som verkar snabbare än ormars, och sådant kan döda på några få minuter.. Men den här var tydligen fredligt inställd mot oss kallblodiga skandinaver och efter en stund, lång som en evighet och i aningslös tystnad försvann djuret ner under en plåt i golvet och var med ens försvunnen!

Till skorpionens kredit skall noteras att under det dryga dygn vi sedan hade på oss att försöka få hem den skrangliga och feltyngda maskinen till England, var den passiv, men jag kan försäkra att ingen av oss ens tog någon lur eller sovpaus sittande i våra pilotstolar på vägen mot Europa, och fötterna höll vi högt.

Mäktigt naturfenomen.

Under den så småningom icensatta hemfärden där inte ens väderradarn fungerade, (plus en hel del annat), råkade vi ut för ett enastående kraftigt åskväder med ett åtföljande och verkliga skrämmande naturfenomen, S:t Elmseld, och detta över höglandet mellan Iran och Turkiet på 6000 meters höjd, men det är en annan, vacker, upplysande, förödande och ytterst spännande historia!

Men den är som så mycket annat upplevt och ännu inte berättat och kan vi kanske senare i historien få möjlighet att återkomma till i något sammanhang, för så är det med den så kallade Peters princip, att kan något oförutsett, otroligt, osannolikt, beräkningsmässigt näst intill omöjligt djävulskap enligt statistiken hända, så kommer detta att ske snarare förr än senare! (Three Mile Island i USA och Tjernobyli i Ryssland är härvid alltför goda exempel). Nåväl vi kom så småningom hem till England och kunde leverera den väl använda maskinen för upphuggning.

Ulf Wiberg

rabatt på våra försäkringspremier.

Deltagarantalet för höstens PPL-kurs är under förväntan och lite oroande medan IR delen är positiv. Vi har dock fortfarande en mycket bra orderstock i form av pågående utbildningar. Inte bara för PPL, utan även för IR och övrig utbildning.

Vi följer och diskuterar även Östgötaflyg. Verksamheten går ihop och på sista tiden har vi sett viss ljusning med bland annat ett nytt uppdrag för Färdigbetong, som investerat i ett stort släp.

För frågor och idéer kan man nu kontakta styrelsen med en ny mailadress styrelse@lfk.se.

Vid pennan

Fredric Malmgren

H50 P - vad kommer sedan?

Flygsäkerhetsprojektet H50P sjösattes 1997 med mål att genom flygsäkerhetshöjande aktiviteter försöka nedbringa antalet privatflyghaverier per år till hälften år 2007 jämfört med år 1998. Målet kommer kanske inte att uppnås, men det är inte långt ifrån, beroende vad som händer nästa år.

H50P drivs gemensamt av Luftfartsstyrelsen och allmänflygets organisationer, bl a KSAK. Förutom ett antal välskrivna kompendier med tips och råd till piloterna för att öka säkerheten i både tekniskt och operativt avseende, så har de s k H50P-kurserna bidragit till säkerhetstänkandet. Många har gått kursen även i LFK, även om vi har en bit kvar till målet att 75 % av klubbens aktiva piloter ska ha deltagit. Detta är ett av villkoren för att LFK ska få ett s k flygsäkerhetsdiplom som bl a ger 15 % rabatt på flygplanens kaskoförsäkringar, Ska vi fixa det under 2007 ?

Jag bevistade nyligen ett referensgruppsmöte för H50P, där man bl a diskuterade vad göres efter 2007? Alla är överens om att det går att komma längre, och att det är synd att avbryta ett så lyckat projekt.

Ett förslag är att fortsätta utan krav på halvering av antal haverier, utan att i stället ha som mål att haverifrekvensen, dvs antal haverier per 100.000 flygtimmar, aldrig får öka utan bara minska. Då får man bl a med effekten att ökat flyguttag ger ökad säkerhet. Ökat flygande kan också minska kostnaderna. Begreppet H50P föreslås behållas som ett starkt "varumärke" för flygsäkerhet och en passande logotype ska tas fram.

Vidare föreslogs att Ultralättflygandet ska tas med i det fortsatta projektet, och att man ska rikta sig till alla som flyger privatflyg, dvs även de CPL- och ATPL-innehavare som har 1-motorbehörighet.

För att ge en hint om vad som fortfarande orsakar haverier, kan man se på de nio privatflyghaverier med svenskregistrerade

normalklassade flygplan som inträffat hittills under 2006, även om många av dem ännu inte är färdigutredda. Som flera tidigare år verkar 3:e kvartalet vara det farligaste, fast det är kanske då det flygs mest:

Februari. Nödlandning efter motorstopp, troligen oljeläckage.

Mars. Start från isbelagd sjö i stark sidvind.

Maj. Hål i startbana, flygplan slog runt.

Augusti. Start med överlast från kort och vått gräsfält.

Augusti. Vikning i tidig sväng efter pådrag.

Augusti. Minuslandning efter genomsjunk på kort final.

September. Vikning på låg höjd i landningsfasen.

September. Påflygning under hastighetstävling på låg höjd.

September. Nödlandning på golfbana efter bränslebrist 2 minuter efter start.

Två av haverierna hade dödlig utgång.

Håll utkik efter kommande H50P-kurser på LFK, man kan gärna gå flera kurser, man lär sig alltid något nytt varje gång, inte minst genom diskussionerna deltagarna emellan om egna erfarenheter.

Sture B