

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2007



Vår nya simulator landar
utanför Simhallen (sid. 12)



Gripen i Indien (sid. 6-7)

Innehåll:

- | | | | |
|-----|--------------------------------|------|---|
| 2 | Ordförandens spalt | 8 | Klubbmästerskaps- och
Safaritävlingen 2007 |
| 3 | Flygchefen har ordet | 9-11 | Charterbolaget Air Trader Sweden
AB |
| 3 | Tekniska tjänsten informerar | 12 | Ny simulator på LFK |
| 4 | Information om medlemstjänsten | | |
| 5 | Rapport från årsmötet | | |
| 6-7 | Med Gripen i Indien | | |

...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. 2): 19/5

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



Ordförandens spalt

Så har vi kommit in i april efter några besvärliga vådermånader. Trots vädret flögs det i alla fall nästa enligt budget under jan - feb. Nu är vi många som vill "öka farten" igen. Något som haft rejäl fart är ombyggnaden av simulatorhallen.

"Simhallen" står nästan helt klar och det blev klart landa för vår Nya Simulator den

30 mars. Ombyggnaden innebär också att vi har en Microsoft-omvärld på 225 grader i sidled som komplement till kabinens I-del.

Vi har tyvärr en projektenlig försening på några veckor i den ganska komplicerade leveransen och igångsättningsprocessen men det klarar vi genom allt det positiva arbete som görs. Att skaffa en simulator innebär faktiskt minst lika mycket arbete som att anskaffa ett flygplan! Mer om simulatören på annat ställe.

Vi har haft årsmöte och kan glädja oss åt ett hyfsat bra år 2006.

LFFK flög ca 3100 FH varav 1100 i skolning. Cadet Martin Helge leder "ranking list" med 583 FH och intressant är att Mooney Bertil Viktor som kom till LFFK i juli flögs 267 FH.

För LFFK:s ledning präglades året bland annat av flygplanköpet SE-LBV och simulatorutvärdering och köp, stationsverksamhet med ny bränsleanläggning samt införande av kraftfulla nya IT hjälpmedel för både piloter och administration.

Här bör även nämnas nyttan av det specialinredda "skrivningsrummet" för cert.prov med direkt koppling till Luftfartsstyrelsen, som Carina sköter med den äran.

På årsmötet valdes fyra nya styrelsemedlemmar in. Vi hälsar Mikael Widén, P-O Marklund, Linn Rittmalm Glimne och Anton Holmlund hjärtligt välkomna till ledningen för LFFK. Jag vill också särskilt tacka Kristina Forsberg som avböjt omval och Johan Mårtensson som numer fortsätter sin karriär på Eurocontrol i Bryssel.

Under detta år är de stora utmaningarna att ta tag i fortsättningen på fpl.strategin och se över flygplanparken på både kort och lång sikt, att fortsätta omformningen av tekniska tjänsten även inför de nya EASA reglerna som kommer 2008. Vi ska också börja arbeta med konceptstudier och LFFK roll kring ett General Aviation Center på det nya området. I detta sammanhang bör nämnas att LFFK aktivt stöder våra medlemmar i "Malmengruppen" för att snarast få klart med sin nya hangar på GAC området.

På "att göra listan" står även att öka H50P verksamheten så att flertalet piloter medverkat minst en gång. Tänkvärt är att den består dels av flygsäkerhetsbriefing men ger också tillfälle till erfarenhetsutbyte mellan piloter av alla kategorier.

Låt oss heller inte glömma UL. Det finns många intressanta aspekter som berördes under klubbmötet och årsmötet.

Och så slutligen KLUBBVERKSAMHETEN som är nog så viktig och kan accelereras upp ytterligare.

Väl mött alla LFFK medlemmar till ett nytt och säkert spännande LFFK år!

Göran



Flygchefen har ordet

När detta skrives står våren för dörren med bra flygväder och ljusa kvällar. Dessvärre är inte alla flygplan tillgängliga just nu, delvis på grund av teknikerbrist som förhoppningsvis snart kan lösas. Under tiden bör man vara ute i extra god tid för flygplanbokning. Bland ljuspunkter kan nämnas att årsavgiften för PPL enligt uppgift snart ska sänkas märkbart, så man bör för närvarande inte förlänga sitt certifikat mer än ett år.

En annan ljuspunkt är att haverifrekvensen inom svenskt privatflyg har en klart nedåtgående trend som säkert till en stor del beror på H50P-projektets genomslagskraft. I LFK har vi dock svårt att nå upp till den 65 % - gräns för deltagande i H50P-kurser som krävs för att klubben ska få det flygsäkerhetsdiplom som bl a medför rejäl rabatt på flygförsäkringen. Du som ännu inte gått H50P-kurs, vik kvällen den 14 maj för detta, anmälan till h50p@lfk.se eller via lista i klubbhuset. Då gör du en insats för både flygsäkerheten och flygekonomin.

I flygskolan har vi både lärarbrist och elevbrist samtidigt, vilket kan verka konstigt. Det beror på att vi har ett stort antal elever under utbildning, inte minst för IFR-bevis, medan "återväxten" i form av antal nya elever på PPL-teorin inte är lika bra. Troligen behövs nya former för marknadsföring av privatflyget, som kanske mer än förr konkurrerar med många andra fritidsaktiviteter. Vem har bra idé om hur man väcker flygintresse?

I dagarna slutför vi de tester som föregår certifieringen av klubbens nya flygsimulator Simprod 101, och när detta läses kan man troligen boka simulatorpass i bokningssystemet, i takt med att instruktörer och operatörer utbildas på det nya utbildnings- och träningshjälpmedlet. Håll utkik på hemsidan beträffande priser m m.

I samband med att flygskoleverksamheten nu blir ännu mer komplett har styrelsen bestämt att begreppet "Linköpings Flygskola - en del av Linköpings Flygklubb" ska användas för utbildningsverksamheten i LFK i PR-sammanhang med mera.

Till sist en historisk notis, i dagarna är det exakt 75 år sedan flygplatsen i Tannefors, ursprunget till Saab-fältet, fick sitt första tillstånd av Kungl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsbyrå enligt en notis i Corren april 1932. Det första landningsstråket anlades på Råberga ägor mellan ASJ vid Tannefors järnvägsstation och Armaturfabriken vid Gelbjutaregatan. Den nuvarande landningsbanan byggdes runt 1950. Nitton månader efter flygfältets tillkomst, i november 1933, bildades Linköpings Flygklubb vid ett möte på Stora Hotellet. Dags att börja förbereda klubbens 75-årsfirande 2008.....

Sture B

Tekniska chefen informerar

Jag heter Håkan Johansson och arbetar som flygtekniker på SAAB. 1988 började jag hjälpa till med underhåll av flygmaskinerna på Linköpings flygklubb och 1995 började jag också flyga på klubben. Fr.o.m. 1 januari 2007 innehar jag den tekniska chefstjänsten i Linköpings flygklubb.

Lite information från tekniska chefen och den tekniska tjänsten. Hans Andersson har vid nyår slutat som flygtekniker hos oss, så Thor har fått utföra mycket av vinterunderhållet själv. Många undrar säkert vad flygteknikerna gör på vintern när medlemmarna inte flyger så mycket. Det tunga underhållet som utförs på vinterhalvåret är bl.a. att byta motorer, lager, styrlinor och mattor, klä om stolar och mycket annat förebyggande underhåll. Vi har också ett stort reservdelsförråd som ska kompletteras upp så flygmaskinerna snabbt kan komma i luften om något går sönder under sommaren. Vi har också prenumerationer på underhållsföreskrifter på flygmaskiner och motorer som ska rättas och mycket annan information som ska kontrolleras och läsas.

Vi har varit tvungna att ställa av SE-IFX då det har kommit papper från motortillverkaren Lycoming att de har missat att borra en oljekanal på 60 st motorer. Tyvärr har vi en av de motorerna. Utredning pågår om vem som ska utföra jobbet och betala kostnaderna.

Vi har beställt en ny bensinmotor till SE-KMH och planerar att byta den innan sommarsäsongen startar.

Den flygmaskin som ev. är aktuell att konvertera om till Thilerts dieselmotor är SE-KII. Motorn i KII har ca. 1800 flygtimmar så tidpunkten för konverteringen beräknas bli i början av 2008. Vi har kontaktat AIR Alpha i Danmark och fått information och en offert på arbetet som vi nu tittar på. Det senaste från Thilert är att de har en större motor med mera effekt kallad 2.0. Vi försöker att få lite mera information om den så vi kan räkna på prestandan.

Det har köpts tvättutrustning för att tvätta flygmaskinerna och i höstas tvättades och vaxades SE-KEN en vardagkväll med jourens hjälp. Ett mycket bra arbete utfördes och det håller korrosionen borta och flygmaskinerna blir trevligare att flyga. Vi har också en medlem som hjälper oss att reparera skadade och trasiga plastdetaljer, så tveka inte att höra av dig om du har specialistkunskaper.

Något vi måste bli bättre på är att hjälpas åt att ta in flygmaskinerna på kvällarna. Är man flera så behöver vi inte starta och slita på motorerna och det är lättare att undvika rangerskador när vi parkerar dem inne.

Hälsningar Håkan Johansson



Information om arbetsplikten och jourtjänsten medlemstjänsten

När ni läser detta har jag förhoppningsvis hunnit stämma av alla saldon från 2006, så ni kan gå in på er bokningssida på nätet (under Flygning->Bokning->Mina bokningar) och kolla hur ni ligger till. Ni som fick -3 poäng eller mer i underskott 2006 har meddelats separat så ni fått chansen att yttra er innan debitering skett på era

pilotkonton, men passa på i alla fall att själva kolla att ni håller med om mina beräkningar. Om ni inte gör det så är det bara att höra av sej så försöker vi reda ut det. Misstag sker, inte minst från min sida! Jag har antagit att ni kommer att flyga lika mycket som i år, så er "Jourpoäng att göra" är också uppdaterad. Kontrollera att även den stämmer med era egna uppfattningar. Om ni har specialuppdrag som jag inte känner till ber jag er meddela mej det snarast så drar jag bort motsvarande poäng.

Ni som följt med i de fortlöpande uppdateringarna av jourinstruktionerna i jourpärmen har kanske noterat att det tillkommit en del uppgifter, bl.a. gräsklippning som tidigare utfördes av allas vår klubbassistent Håkan Berglund. Håkan hade oturen att vara sjukskriven större delen av förra året och lär nu ha flyttat till Finspång, så vi får göra mer själva, vilket bl.a. faller på jourhavande. Nu behöver det inte vara så betungande, för betänk att de timmar ni sitter jour inte ska "sittas av" utan användas aktivt för klubbens bästa. Är det lite lugnt en dag och klubbhusstädningen redan är avklarad finns det inget som hindrar att jourhavande tar en kvast och sopar hangaren, eller tar busksaxen och går lös på slyet bakom hangaren. Att bara sitta av tiden framför TV'n tillför inte speciellt mycket för klubben!

Som rubriken ovan antyder vill vi dessutom försöka bredda arbetsplikten till att omfatta mer än bara jourtjänsten. Ni som var med på höstmötet fick redan då information om 2007 års nyheter, här kommer dom för alla er andra:

1. Jourverksamheten fortlöper som tidigare med jour under den ljusa delen av dygnet under sommarhalvåret och helgjour samt städjour under vintern.
2. Inte bara jourtjänst kan användas för att samla arbetspoäng, det finns flera "fria" uppgifter för dej som har svårt att binda upp dej för specifika dagar och tider!
3. För att arbetspoängen ska räcka till de nya aktiviteterna utökas betinget med 1 poäng till 18 poäng för er som flyger 6 timmar eller mer. Rabatten för er som flyger mindre är som tidigare, vilket ger följande beting per flygtid: 0-1.9h -> 0p, 2-3.9h -> 6p, 4-5.9h -> 12p.
4. Det blir något dyrare att köpa sej fri från arbetsplikten i och med att priset sätts till 100:- per utebliven poäng, utan mängdrabatt. Det kostar således 1800:- för den som flyger 6 timmar eller mer och inte vill göra någon arbetsplikt alls. Ett saldo från -2 till + 12 poäng får föras över mellan åren. Blir underskottet större än -2 poäng regleras det i sin helhet. Blir det mer än +12 poäng blir det guldstjärna!

Den första större fria uppgiften för medlemstjänsten som redan kommit igång är ombyggnaden av simulator-lokalen. Där hölls byggmöte den 5/2, men den som eventuellt missade den aktiviteten och ändå känner att det kliar i fingrarna att greppa hammaren, sågen eller målarpenseln kan kontakta Jan Pettersson. Om simulator-lokalen är klart finns säkert fler uppgifter för att hålla klubbhuset någorlunda i stand. Reglerna är enkla: 1 timmes arbete ger 1 jourpoäng.

Nästa uppgift som står på tur är flygplansvård. Tanken (som tydligen provats tidigare, hoppas det går bättre denna gång) är att två medlemmar går ihop och svarar för tvätt och städning av en flygplansindivid under året. Man får då till uppgift att hålla flygplanet rent och snyggt, hur man lägger upp arbetet är upp till vars och ens eget ansvar, men ett rimligt hushållade med resurserna skulle kunna vara:

- Två personer per plan (2*18=36 poäng) ger 36 arbetstimmar
- Två gånger grundlig tvätt/vaxning á 5 timmar = 2*2*5h = 20 arbetstimmar
- Fyra gånger enklare tvätt/städning á 2 timmar = 4*2*2h = 16 arbetstimmar

Anmälan till mej så länge, vi får se om vi kan få IT-stöd till att boka denna typ av uppdrag på hemsidan.

Den tredje aktiviteten kommer troligen att ske i form av en "röjardag" någon gång under våren. Jan Pettersson har gjort ett jättejobb med att rensa undan gammal bråte i hangarer och andra utrymmen, men det finns fortfarande en hel del att göra. Håll utkik efter kallelsen som troligen kommer på e-post-listan och på anslagstavlan.

Så till den obligatoriska gnällpunkten: Det har när detta trycks hållits två omgångar jourkurser, en på senhösten och en i januari-februari. Trots detta verkar det inte som om alla till fullo förstått sina jouruppgifter. Framförallt gäller detta städningen. Jag har därför skrivit om jourinstruktionen för städning så att alla som är piloter, dvs. förväntas kunna läsa en checklista, inte ska kunna komma med några som helst undanflykter om det skulle komma in klagomål på städningen. Kontentan av det hela är att en enklare städning skall göras **varje dag**. **Dessutom** skall på torsdagar och lördagar golven få en ordentlig överhaling. Kommer det ytterligare klagomål kommer jourpoängen att dras in för den felande.

Slutligen, glöm inte att enligt reglerna ska ni ha bokat era poäng **senast 31/4**. Jag är medveten om att det kan vara svårt att binda sej lång tid i förväg, men har ni inte bokat någonting får ni finna er i att ni hamnar överst på listan som vi ringer efter när det saknas jour, så vill ni undvika tjat, boka så mycket ni kan!

Som vanligt: Om ni har frågor rörande jour eller arbetsplikten i allmänhet, hör av er till mej. Ni når mej på telefon 013-171497 alt. 0701-917977, eller på e-post larthe@gmail.com.

Lars Theodorsson, Jouransvarig

Rapport från årsmötet

Som vanligt hölls årsmötet på flygets hus och årets tillställning blev välbesökt, 52 medlemmar kom.

Delar av styrelsen valdes om och delar ersattes. Under året har Anders Sjöquist, Anders Rubensson och Johan Mårtensson lämnat styrelsen och jag, Kristina Forsberg, avgår också. Tillkommer i styrelsen gör Michael Widén, Linn Rittmalm-Glimne, Anton Holmlund och Per-Olof Marklund. Vi hälsar dem välkomna och hoppas att de kommer att trivas i gänget!

Kassör Stefan Sandberg redogjorde för klubbens räkenskaper och konstaterade att omsättningen ökat till ca. 4.9 miljoner. Det har helt enkelt flugits fler timmar 2006 än under 2005! Resultatet är i balans och likviditeten är god.

Vidare informerades om att klubben nu gått över till annan kontoplan, BAS 2007, vilket gör att vi till nästa år kan följa upp ekonomin för olika flygplan och olika verksamheter var för sig.

LFK:s utmaningar 2007:

- Utvärdering av modernt flygplan, ev DA40 och "billighetsflyg" (UL?) står högt på listan. Vikten av att ta fram en investeringsplan framkom liksom att nya Cessnafamljen kan vara intressant. Mötet enades om att bränsleekonomi är en mycket viktig parameter, varför utvärdering av dieselmotoralternativ kommer att fortsätta.
- Nya utbildningsmöjligheter med simulatören redovisades av Sture som också upplyste om att Jonna och Olle skall gå en kurs för att LFK ska kunna erbjuda utbildning i rote-flygning.



- Tekniska tjänsten, d v s Håkan, upplyste oss om nya förordningar framtagna av EASA som ska träda i kraft under 2008. Han visade övergripande vilka konsekvenserna för oss blir av detta.
- H50P-projektet hanterar flygsäkerhet och ger ut intressant dokumentation. Haverierna har minskat, naturligtvis kan orsak till det inte direkt kopplas till projektet. Göran informerade om möjlighet till ca 20% rabatt på kaskodelen av försäkringarna om 65% av medlemmarna gått H50P-kurs.
- Mode S transponder blir krav för att få flyga > 5000 fot i delar av Europa. Vi kommer trots att det inte blir krav inom närmaste tiden i Sverige att sätta in Mode S transpondrar i Mooney och kanske något mer IFR-plan.
- Flygplatsen blir 75 år 2007 och LFK 75 år 2008. Det måste uppmärksammas av LFK!

3 stora och mycket goda smörgåstårter bidrog till att ytterligare höja den redan goda stämningen!

Text: **Kristina Forsberg**, foto: **Bert Nordgren**

I februari har man kunnat se tre svenska Gripen-plan i södra Indien. Varför då kan man undra? Jo, under fem dagar från den 7 februari hölls det en flygmässa, Aero India 2007, i Bangalore, Indien. Och där fanns Gripen International och ytterligare tre Saab-bolag på plats med en stor utställningspaviljong, ungefär 65 personer och som sagt tre flygplan.

Men fortfarande, varför Indien? Jo det Indiska flygvapnet ska under de närmaste åren genomföra en upphandling av inte mindre än 126 nya stridsflygplan och Gripen är ett av de flygplan som intresserar Indien.

De tre Gripen flygplanen (en ensitsig 39C och två tvåsitsiga 39D) flög till Indien via Tjeckien, Grekland, Egypten och Oman. Flygplanen åtföljdes av en Saab 2000 inhyrd från Golden Air med tekniker, bevakningspersonal och reservdelar. Ytterligare reservdelar och markutrustning flögs direkt till Indien med ett ryskt transportflygplan. Resan till Indien gick utan problem men på vägen hem drabbades man av motvind – 195 knop! Dessutom uppstod tillståndsproblem vilket innebar en veckas försening i Oman. Förutom personal från Saab så deltog piloter och tekniker från Flygvapnet.

Under mässan i Indien genomfördes två flyguppvisningar per dag av Saab provflygare Fredrik Muehler och flygvapenpiloten Martin Birkfeldt. Dessutom genomfördes demonstrationsflygningar vid ett antal tillfällen med olika indiska flygvapenofficerare.

I den stora och påkostade paviljongen som byggts upp på plats i Indien (av 35 engelsmän sedan mitten av december!) fanns utöver diverse utställningar och en videoshow både en mindre restaurang och så höjdpunkten – en komplett Gripen-simulator. Denna simulator, som för övrigt bemannades från Linköpings Flygklubb (undertecknad, Ola Rådestrom och Pierre Gauffin) med assistans av en flygvapenpilot, utgörs av en komplett Gripenkabin och ett avancerat displaysystem med tre projektorer. I simulatoren som kallas Gripen Cockpit Simulator (GCS) kan inte bara Gripen flygas; hela vapensystemet kan demonstreras inklusive datalänk, radar, jaktrobotar och laserstyrda bomber. Under mässan flögs simulatoren av ett stort antal indiska flygförare som alla uppskattade möjligheten att

Med Gripen i Indien



lära sig mer om Gripen – och blev imponerade! Vi besöktes också av ett stort antal VIP-gäster, bl.a. flygvapencheferna från Indien, Sverige och Sydafrika.

Indien är ett stort land fyllt av kontraster. Det bor mer än 1 miljard människor i Indien och minst 200-300 miljoner av dessa är fattiga. Det går verkligen kor på trottoaren (eller om trottoar saknas, ligger på motorvägen), någon driver getter genom staden och man använder kameler som dragdjur. Men samtidigt finns 6 miljoner mycket rika, det säljs 5 miljoner mobiltelefoner i månaden och man har en avancerad och omfattande flyg- och rymdindustri.

Indien har en stor mängd ryska flygplan, bl.a. MIG 21, MIG 27, MIG 29 och SU 30. Man har också franska Mirage 2000 och fransk-engelska Jaguar. Man har sedan länge licensstillverkat en stor mängd av dessa flygplan. Man har även utvecklat egna helikoptrar och skolflygplan. Sedan 80-talet utvecklar man ett eget stridsflygplan, LCA Tejas, i samma klass som Gripen. Dock går det inte så fort, man har provflugit planet i mer än



fem år men ännu inte flugit mer än ungefär 600 pass, det är vad Saab gör på ett år! Flygplanet deltog i flyguppvisningen men imponerade inte; det mest avancerade var ryggflygning, i övrigt vida svängar och en looping. Förseningarna i detta projekt är en anledning till den upphandling av nya stridsflygplan man nu gör.

Under flyguppvisningen i övrigt flög bl.a. amerikanska F 16 (mycket fart, inte så



imponerande) och F 18 Super Hornet (mer imponerande, bl.a. höga alfa) och ryska MIG 29 OVT och MIG 35. Indierna flög med det ryska SU 30. De två MIG-flygplan är prototyper och liksom SU 30 utrustade med TVC, d.v.s. motorutloppet kan vridas. Detta innebär att man under flyguppvisningen kunde utföra de mest spektakulära manövrar som man inte tror borde vara möjliga. Så omöjliga är de att det varken går att beskriva i ord eller bild, det måste ses! Men bl.a. kunde MIG 29 OVT göra två kullerbyttor på rad, man kunde se kobramanövrer och manövrar där en looping på toppen tajtades till så att flygplanet såg ut att hamna i en flatspinn

som dock var helt kontrollerad och enbart innebar att flygplanet svängde runt 180 grader i horisontalplanet för att sedan flyga vidare. Den taktiska nyttan av många av dessa manövrar kan dock betvivlas. Men på flyguppvisning gör dom sig bra!

Det flögs också uppvisning med ett franskt Falcon affärjet och det stora amerikanska transportflygplanet C-17. Det indiska flygvapnet har en uppvisningsgrupp kallad Suryakiran som flög en mycket fin formationsflygning med det indiska skolflygplanet Kiran Mk-2. Vid ett tillfälle genomfördes också en förbiflygning av ett lufttankningsflygplan

(IL-76) med två Mirage 2000 som samtidigt var anslutna för lufttankning på låg höjd!

Tyvärr inträffade två haverier under Aero India. Vid övning inför uppvisningen veckan innan havererade en indisk helikopter (Dhruv) med en omkommen och en svårt skadad som resultat. Under mässan havererade ett indiskt skolflygplan (IJT) när huven plötsligt öppnades under start vilket fick till följd att flygplanet girade av banan; vände 180 grader och slutligen stannade. Piloten klarade sig utan skador men flygplanet kommer nog inte att flyga igen.

Text & foto:
Andreas Ladell



Safari-, Klubbmästerskaps-, samt Debutant-tävling 19:e maj 2007



Linköpings Flygklubb inbjuder till Safari-tävling samt Klubbmästerskap och Debutanttävling 2007.

LFK och tävlingskommittén inbjuder Er till årets upplaga av KM/SAFARI-tävlingen. Den genomförs som en precisionstävling efter de svenska reglerna med enbart GPS-loggning som tidtagning, vilket innebär att du skall ha med dig en egen GPS eller logger om Du har för avsikt att komma med på resultatlistan. Om du har en ovanlig typ av GPS, är det önskvärt att du också har med ett datakablage för tömningen. Du som inte har tillgång till GPS är naturligtvis välkommen att flyga banan för att träna. För LFK-medlemmar är våra tävlingsflygplan GPS-utrustade. Har du en GPS att låna ut vill vi att du hör av dig.

Mer information om GPS hittar du på Håkan Carlssons hemsida: <http://www.flying.to/h4>

Även denna gång har vi slagit ihop SAFARI med vårt eget KM- och Debutanttävling, vilket innebär att vi får ett antal segrare, såvida inte en LFK-debutant går och vinner hela rubbet. Det är bra om du anmäler dig ganska omgående, det kan ju lätt bli fullt för en endagstävling. Vi har också tänkt oss att detta ska ingå i riksnavigeringstävlingen.

Du behöver inte ha tävlingslicens men är bra att ha, eftersom det i den ingår en bra försäkring.

Löses via KSAK/FSM; Tel: 08-7646090.

Som vanligt anslår vi ett par vakantplatser för efteranmälningar.

Du har också möjlighet att ha med en navigatör och Ni tävlar då i Rallyklassen.

DATUM: Lördagen den **19:e maj** med söndagen den 20:e som reservdag.

TIDER: Navigeringsberäkningarna påbörjas 08.00, med LFK:are först.
Landningarna beräknas börja runt 16.00.

PLATS: SAAB-fältet, Linköping, med navigering över Östergyllen.

ANMÄLAN: Skriv upp dig på den anmälningslista som sitter uppsatt i klubbhuset (gäller LFK:are) eller skicka E-post till mig eller Lars, senast fredagen 11:e maj. Kom ihåg att ange flygplanstyp samt TAS! Vill du ringa går det också bra, min sambo är "briefad", hon börjar kunna det här nu.

Och givetvis hör du av dig om du har några frågor.

Frazze:

Tel: 013-21 28 46 el. 070-940 23 25

E-post: gunnar@franzen.nu

Lars Östling:

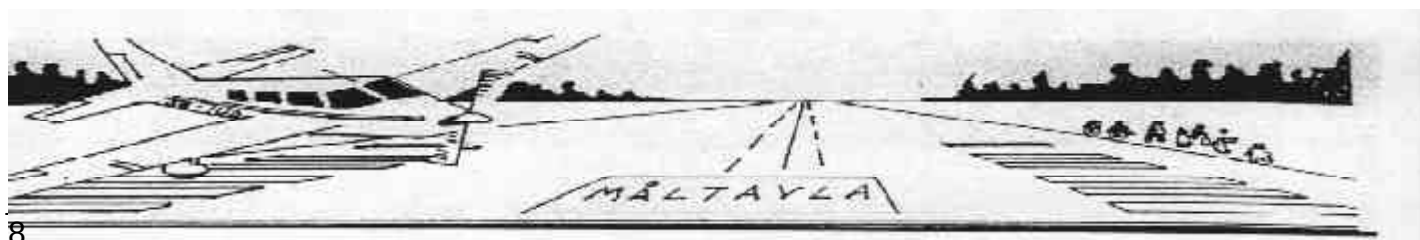
Tel: 070-798 41 52 el. 013-18 35 13 (arb.)

E-post: Lostling@telia.com

AVGIFT: Ingen för LFK:are, dessutom **gratis** flygtid för LFK debutanter.

200:- för övriga. Betalas till LFK:s postgiro 160143-4 eller kontant den 19:e.

VÄLKOMMEN TILL EN TREVLIG DAG ÖNSKAR TÄVLINGSKOMMITTÉN, gm **Frazze och Lars.**



Charterbolaget Air Trader Sweden AB.

På vårkanten 1971 var jag klar med mina studier och tentamina till diplomerad företagsekonom i Stockholm och mitt examensarbete hade omfattat "En ny kalkylmodell för beräkning av timkostnader på flygplan". Under hela studietiden (67-71) hade jag dessutom arbetat som pilot på deltid. Då jag tidigare flugit Douglas DC 3 samt fullgjort en utbildning på D C 6 B inom Inter-nord fick jag genast erbjudande om jobb i Tyskland som kapten på Convair 440. Bolaget hette General Air GmbH, var stationerat i Hamburg, flög bl a DHC 6 på Helgoland och hade ett antal plan av olika modeller varav tre Convair med vilka man i huvudsak opererade på Lufthansasinrikesnät.

I dåvarande Västtyskland verkade det vara mer betydelsefullt att kallas "Herr Diplom Kaufmann" än "Herr Kapitan" för HERR måste det alltid vara och såväl styrmän som värdinnor hade en mer än överdriven respekt för kaptenen, men att vara gästarbetare, låt vara språk-kunnig, fann jag av och till mentalt mycket slitsamt, men Lufthansa var ett bra bolag!

Efter ett år i Nordtyskland blev det så möjligt att åter få ett arbete hemma i Sverige, och då i det nybildade och till en början helt fraktinriktade Air Trader med bas på Bromma.

Den ursprungliga affärsidén var ju att enbart flyga frakt på medellånga och långa sträckor, men sedan lät sig företagsledningen tyvärr övertalas att också ge sig in på passagerarcharter. Ledningen engagerade då gurun och f d flygkaptenen Göte Rosén, vilken varit med om att en gång starta svenska charterflyg samt bolaget Transair och han kände marknaden väl. Man glömde dock vem som 1971 hade den totala makten över speciellt den tunga luftfarten i Sverige, SAS och därmed också Linjeflyg samt Luftfartsstyrelsen när det gällde den ofta njugga tillståndsgivningen och i viss mån Flygvapnet. Man borde sannolikt för avsevärd tid ha avhållit sig från passagerarna, för det fanns en fraktmarknad både ute och hemma, men det gällde att bearbeta den rätt och att ta ut realistiska timpriser, något där det alltför ofta brast.

Med Sparbanken Stockholm i ryggen hyrdes nu fyra fraktmaskiner av den engelska typen Vickers Vanguard 952. Modellen var från 1959/60 och totalt hade bara 44 exemplar tillverkats och i tre olika versioner. Två stora bolag hade opererat VC 9 och det var British Airways och Air Canada. Alternativen 951 och 953 flögs med tre man i cockpit, 952

anpassad för Canada med endast två piloter, och det var också den som Air Traders intressenter valde. (4 st Rolls Royce Tyne turbopropellermotorer på vardera 5545 HK, 139 passagerare eller 20 ton frakt. Vikt 66,5 ton, max höjd 30 000 fot, fart 685 km/t och räckvidd 5000 km). Senare nyttjades VC 9:an av förutom Air Trader också av Merpati Nusantara i Indonesien, där jag själv sedan flög en kort period, Air Bridges och Invicta i England samt Europa Aero Service i Frankrike och någon mindre operatör ytterligare.

Stark operativ ledning.

Initiativtagare till bolaget var den f d SAS-kaptenen Ulf Engelbrecht (s k silvervinge i Flyg-vapnet), Internordkaptenen Curt Hanson, även han med ett förflutet inom Flygvapnet. Som flygchef engagerades f d Swissair- och Transair-kaptenen Arne Leibing, sedan några år verksam inom Luftfartsinspektionen och Svensk Pilotförening. Ett drygt tjugotal kapten, styrmän och mekaniker utbildades, delvis genom engelsk försorg, ett tiotal flygvärdinnor, en total personalkader på som mest ett fyrtiotal personer. Första halvan av den operativa personalen erbjöds gå in som delägare med 20 000 kronor vardera. När det så blev dags för den andra delen att köpa in sig, i vilken jag f ö själv ingick, hade verksamheten dock tagit en sådan fart och gick så bra att man inte ville sälja fler aktier, i varje fall inte till ursprungligt pris, vi som ville fick alltså inte vara med i annan mening än ute på fältet. Själv erbjöd jag förstås ledningen mina kunskaper i ekonomi och juridik, men blev till-sagd att istället koncentrera mig på att "rycka spak och hålla tyst"! Till en början fick man avtal med Röda Korset på frakter till bl a Uganda, Afganistan, Pakistan, Indien, Bangla Desh m fl. Man fick också ett kontrakt på att hela sommaren 1972 upprätthålla en linje med transport av amerikanskt majs mjöl mellan Calcutta i Indien och Dacca i Bangla Desh.

Air Trader flög under en månad varje natt jordgubbar för KF från Forlì i Italien. Avelskor från Danmark till Libyen, ammunition till Fjärran Östern, fartygsdelar till Kanarieöarna, hämtade manufaktur i Hong Kong, blommor i Genua m m. Ett kontrakt på en fraktlinje från Manston i England till Gibraltar och man flög borrhustrustning till off shore industrin i västra Norge. Under den stora hamnstrejken i England sommaren 1972 upprätthölls fraktlinjer mellan Torslanda resp Bulltofta till East Midland Airport och Newcastle.

Det gick alltså bra till en början, men då Air Trader skulle kallas personalägt blev också lönerna synnerligen låga. En kaptens bruttointäkt var bara 3000 kronor per månad minus skatter (i Tyskland hade jag haft motsvarande 8000 kronor). Det gick så långt att vi tillämpade standardrouter, vilka österut sträckte sig via Istanbul – Dubai – Bombay och söderut Brindisi i Italien – Kairo – Kartoum, därefter mot aktuellt mål. Framtiden såg ljus ut i varje fall enligt våra chefers bedömningar, men det skulle visa sig att dessa var i hög grad kortsiktiga!

En liten delegation där jag själv ingick sändes till USA för att undersöka möjligheten att med sikte också på passagerarcharter köpa in avställda engelska BAC One Eleven från American Airlines. Nu lyckades projektet dock inte med finansieringen och det är för övrigt sällan någon bra lösning att köpa plan, vilka andra operatörer redan funnit vara för gamla eller oekonomiska. Vår egen plantyp var inte olämplig, men för dyrköpt och det krävdes betydligt mer av vår marknadsorganisation för att möta framtiden än vad den klarade av, så även den alltför tunna företagsledningen, där det inte var någon fördel att ha för många, om än mycket skickliga, endast operativt inriktade piloter. (Engelbrecht, Hanson, Leibing och Rosén).

Två norska kapten med stor erfarenhet från internationella operationer bl a med Boeing 707 hade anställts att lära upp oss andra och dessa var i sanning "specialister" på ett och annat. Ett var att passera Indien utan att mellanlanda, något som annars indierna krävde bl a för att kunna få ut alla tänkbara avgifter för t ex överflygning, radiokommunikation (vilken f ö inte alltid fungerade), bränsle och marktjänster. När man passerade in vid Bombay på väg österut blev man anropad med begäran om numret på överflygningstillståndet. Ett sådant fanns aldrig, för att ens begära något över huvud taget från de indiska myndigheterna, vilket i så fall skedde via telex eller telegram, var som att sända det till en annan planet, man fick aldrig något svar. Alltså flögs det friskt utan varje form av tillstånd. Som svar fick den indiske trafikledaren då en siffer- och bokstavsserie, vilken som helst! Det tog tid att kontrollera för Indiens byråkrati var i alla fall då för tiden en av världens mest långsamma, komplicerade och svårförstådda. När man så hade

passerat över halva landet, Indien är otroligt lång och brett, kom "marken" tillbaka och menade att man inte hittat det angivna numret och begärde en rättelse. Då fick de efter en stunds "letande" en annan godtyckligt vald sifferramsa och innan man hunnit med att kontrollera även denna var flygplanet som regel förbi den östra landgränsen och skiftades över till ett annat lands kontrollorgan, t ex Burma där allt konstigt nog fungerade mycket bättre !

Många störningar.

Händelserna och incidenterna var förvisso många, här följer några exempel. Ett allvarligt haveritillbud inträffade vid en 3-motorstart i utbildningssyfte på Arlanda ! (mer om detta på andra platser i mina artiklar). En svart vinternatt strejkade plötsligt två av de tre tillgängliga elektriska invertrarna över Frankrike när vi var på väg till Las Palmas med en brådslande frakt. Start med en för besättningen okänd överlast på minst fem ton från Torslanda vid Göteborg då stora svårigheter uppstod att få planet att lyfta mot den kuperade ändan på bana 22. Inhyrd och ovan ramppersonal hade utan kontroll fått sköta lastningen, som var nära att orsaka ett haveri. På en flygplats i England lastades en borrhustrutning till en oljerigg i en av de maskiner vilken saknade förstärkt golv. Pjäsen vägde drygt 9 ton och vikten var fördelad på endast två plattor av A 5 kuverts storlek. Den massiva borren var på väg genom golvet innan lastningen hann stoppas. Vi hade också flera frontrutor som sprack, vilket gjorde att vi mot slutet i bolaget minskade tryckskillnaden i kabinen och aldrig vågade flyga högre än 17 – 18 tusen fot trots godkända 25 – 30 tusen. Under en brådslande flygning med levande kräfter från Istanbul till Borlänge skar hjälpapparatuset i motor 3, vi nödgades landa i Wien och försöka lösa problemet så att inte den dyrbara lasten på cirka 15 ton skulle hinna dö och förstöras. På Rhodos blev vi stoppade under en charter med 125 passagerare och fick inte tanka bränsle då vårt kreditkort inte godkändes. Den medförda skeppskassan räckte dock precis till så mycket jetbensin att vi kunde ta oss hem. I Beirut lurade kamreren på flygplatsens bank oss på över 6000 kronor som han påstod var falska ! Han krävde nya sedlar för att vi skulle få lämna Libanon och gav inte tillbaka de gamla !

I Tripolis nekade flygplatspersonalen att röja ur i planet efter en transport dit med 31 avelskor med motivering att "man var ett oljeland och inte behövde städa flygplan" ! När vi så själva i mörkret hade gjort detta vägrades vi starta eftersom vi inte kunde betala alla våra avgifter i

libyska pund, utan hade den gängse i alla länder godkända amerikanske dollarn i vår skeppskassa. Åtgärden försenade oss i över 12 timmar ! I Kartoum i Sudan blev vi fast en gång och tvingades att starta med en otillåtet hög marktemperatur. När vi en morgon mellanlandade där på väg till Entebbe i Uganda vid Victoriasjön med Röda Korsets varubistånd var marktemperaturen plus 48 grader. Våra motorer kunde under rådande omständigheter (last, bränsle m m) bara klara plus 32 grader, men denna temperatur lovade meteorologen oss först " i vinter " och när vi på nattens svalaste tidpunkt startade var det plus 38,5 grader och " det flesta av motorvärden stod på rött"! Efter ett par månaders flygning mellan Calcutta i Indien och Dacca i Bangla Desh sommaren 1972 drabbades svårt våra två besättningar av amöbadsenteri och vissa fick senare ligga på sjukhus både i England och Sverige flera veckor med personliga viktninskningar upp till 15 kg. (Självt förlorade jag bara 8 kg).

De ekonomiska rutinerna inom bolaget fungerade inte alltid tillfredsställande och en befälhavare med stor chartererfarenhet hade t ex oredovisade skeppskassor på 300 000 kronor när han lämnade företaget vid årsskiftet 1972/73. Det totalt debiterade flygtidsuttaget efter cirka ett års verksamhet och på tre flygplan var bara cirka 1500 timmar och på tok för litet, liksom de kalkylerade timpriserna, vilka också varierade. Speciellt gällde det extra kostnader vid mellanlandningar som lastning, lossning, tullar och luftfartsavgifter som låg flera hundra procent över kalkylerna, vidare förekom det att agenter inte alls betalade utförda uppdrag, så kundförlusterna var betydande, inte ovanligt i branschen för övrigt. Inom flyget som annars är en minutiös kostnadskontroll och en högeffektiv kreditbevakning av största vikt, speciellt om det egna kapitalet som i Air Trader hela tiden var lågt.

Mot slutet av året kom ledningen och ville ha insatsen 20 000 kronor av all personal, men då förstod vi alla åt vilket håll det lutade och menade att ett tillskott på bara ett par hundra tusen kronor endast skulle vara att "kasta bra pengar efter dåliga " och vi nekade inte utan en viss vanda till propån.

Omorganisation.

Sent, kanske alltför sent, 1972 företogs en omfattande reorganisation inom företaget. En ny verkställande direktör tillsattes (som så vanligt en outsider utan varje erfarenhet av branschen), till flygchef utsågs dock den solide kaptenen

Göte Olsson eftersom Arne Leibing gått tillbaka till sin tjänst inom Luftfartsinspektionen, jag själv fick den tvivelaktiga äran att bli chefpilot. Kort därefter gjorde jag på V D:s och flygchefens initiativ en omfattande internutredning avseende tillståndet i bolaget, operationerna, det ekonomiska läget, den eventuella framtiden m m. Följande slutsatser kunde därvid med genomlysningen i korthet fastläggas :

1. Endast ett av planen, SE-FTH, var egentligen anpassat för fraktflyg i form av stor fraktdörr och ett rullsystem för pallets samt förstärkt golv. Det gjorde att endast den maskinen kunde ta de verkligt tunga frakterna, (20,5 ton).
2. Planen var hyrda enligt alldeles för hårda ekonomiska villkor.
3. Bolaget aktiekapital och i övrigt egna kapital var alarmerande lågt och för länge sedan förbrukat, verksamhetsfrekvensen hade gått ner under break even nivån och obalansen i cash flow var alldeles för stor.
4. Beslutet att låta verksamheten även omfatta passagerarcharter var för dåligt underbyggt och på destinationerna Beirut, Madeira, Rhodos så väl som inom Skandinavien och övriga Europa skedde ständiga ekonomiska förluster till följd av för dåliga villkor och ett alldeles för svagt resande.
5. En betydande del av fraktunderlaget (speciellt Röda Korsets behov) hade bortfallit då Flygvpnet med sin flotta av Hercules hade tagit över vår nish och förmodligen dumpat alla priser. (detta förhållande var något som senare resulterade i en J.O. anmälan från personalen mot Flygvpnet dock utan något som helst resultat).
6. Instabilitet och inkompetens i företagsledningen samt försämrade bankkontakter hade starkt bidragit till situationen. (Förtroende företagsledning/Sparbanken).
7. I takt med en vikande marknad, för svaga marknadsåtgärder samt osäkerhet i ledningen hade flera specialistutbildade lämnat företaget till stort förfång för driften.
8. Om inte genast mer kapital i betydande omfattning sätts in i bolaget, en fastare ledning utövas och intensifierade försäljningsåtgärder vidtas kommer

bolaget med stor säkerhet att nödgas begära sig i konkurs inom loppet av någon månad !

Kärva villkor.

Det var tyvärr så med delar av den nya högsta ledningen, att hade man ens haft kontoret i innerfickan så hade man säkert glömt kavajen hemma. Kanske var det vad Sparbankens ekonomer upptäckte när de senare helt slog till kreditbromsarna i början av 1973, alltså bara ett år efter starten, tåget hade gått. Till sist gällde det alltså bara att av en händelse lyckas komma i vägen för ett mirakel, men så skedde inte utan i kraftig snöyra den 26 februari 1973 gjorde jag min sista flygning med SE-FTK mellan Luleå och Bromma. Strax därefter begärdes det stolta Air Trader som väntat i konkurs vid Stockholms Tingsrätt och återigen gick ett ambitiöst menat skandinaviskt charterförsök i graven !

Om jag därför nu betraktar branschen i ett perspektiv på 35 år (1965-2000) är Air Traders öde egentligen inte unikt. Tio av de små och stora flygbolag jag under längre eller kortare tider varit engagerad inom eller just stått i begrepp att anställas hos,

hade gått i konkurs alternativt lagts ner av andra skäl. Men då var förstås fyra av dessa utländska. De "flygbolag" vilka stod sig i min lönesfär och överlevde hela min anställningstid var emellertid bara Luftfartsverket och SAAB Aircraft.

Men alla skall veta att personalen i Air Trader kämpade på ett fantastiskt sätt trots dåliga löner och avsaknad av andra förmåner. Två besättningar offrade t ex en hel svensk sommar i Fjärran Östern utan extra ersättning, men som en av piloterna, utbildad i Kanada, sa när problemen började accentueras " it is often better to be pissed on than pissed off " ! (Fritt översatt: - Det är oftast bättre att få slita ont än att få sparken !).

Detta får bli gravskriften nu snart 30 år senare över mitt kära Air Trader Sweden AB åren 1972-1973, för så skrämmande kort blev den sagan, där det oväntade aldrig är långt borta !

Ulf Wiberg.

Till alla medlemmar!

Jag vill bara informera er om att vi har bytt kontoplan i bokföringen. Så vid månadsskifte februari/mars ser ni att det står "insatt på annat konto/ ingående saldo" med samma summa.

Sen vore jag väldigt tacksam om alla ni som har emailadress kunde fylla i den på hemsidan eller höra av er till mig. Då kan jag skicka påminnelser till er, så ni slipper ev. ränteutgifter.

Ni vet väl att ni kan se ert saldo på hemsidan!

Ni ser sista datumet som jag lagt in i bokföringen.

Med vänlig hälsning Carina Klefborg
carina@lfk.se
013-18 32 00

Ludvikasvängen

Tävlingen Ludvikasvängen anordnas i år lördagen den 2007-06-02 med söndagen som reservdag. Kontakta Fräs Erik Andersson i Ludvika FK för mer information!

Ny simulator på LFK



Simulatorkabinen lyftes av lastbilen med bilens kran...



...över staketet...



..för att landa på en pallyft på plankor

Den 30:e mars kom den nya simulatortill klubben. Den kom på ett lastbilsflak, en lastbil med en lång kran som kunde lyfta den över staketet ned på ytan framför ingången till simulatorrummet - eller "simhallen" som årsmötet döpte den till. Ett stort jobb har utförts av flera medlemmar under Jan Petterssons ledning för att skapa den nya salen.

Simulatorns kabin visade sig vara lite knepig att få in i salen eftersom den var nästan lika stor som dörröppningen. Efter ett pyssel med plankor, brädor och en pallyft som skulle gjort vilken flyttkarl som helst avundsjuk lyckades Per Persson, Jan Johnander och Peter Andersson få in kabinen i salen.

Text & foto: **Anders W**



Den passade nått och jämnt i dörröppningen...

...men till slut var den inne!

