

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2014

www.lfk.se



INNEHÅLL

Sid 2 Ordförandens inledning

Sid 3-6 Ändrade certifikat

Sid 6 SE-KEG statusrapport

Sid 7-11 Rivning av hangarer

Sid 12-16 Nybyggen

Sid 16 Dagen efter...

Sid 18 "Mitt sommarlov" – Resa till Palanga

Sid 22 JNS 280

Sid 26 Adieu SE-MEV!

Sid 28 En ny guldålder

Sid 28 En sommar i Norrköping

Sid 30 En het sommar

Sid 31 Det flygande klassrummet

Sid 34 Besök hos hemmabyggarna

Sid 35 Kulturkrock på hög höjd – Besök i PNG

Sid 37-41 SE-EKK

Sid 42-43 Samarbete LCA

Sid 44-49 Debattartiklar

Sid 49 God Jul

Sid 50 LFK NOTAM!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Björn Rystedt

Redaktör & Layout

Björn Rystedt

LINKÖPINGS

FLYGKLUBB

Adress

Pilotgatan 10

582 78 Linköping

Hemsida

www.lfk.se

E-post

info@lfk.se

Telefon

013-315493

Gironummer

Bankgiro 5869-8507

Organisationsnummer

822000-2979

Ordförandens Inledning

2014 har varit ett tufft år för klubben. Vi har haft stora utmaningar. Men det glädjande är att vi har klarat av de flesta av dem på ett mycket bra sätt, vilket ger hopp inför framtiden.



Vi fick i slutet av 2013 reda på att vårt arrende på den nuvarande platsen för klubbhus och hangar skulle sägas upp. Katastrof! Klubben har hållit till här i mer än 80 år sedan bildandet 1933.

Nu ett år senare så står det en nybyggd hangar på andra sidan fältet med plats för inte bara klubbens fem flygplan, utan även alla övriga privatflygare som är baserade på Saabfältet. Det står ett klubbhus på plats som snart är färdigt för att flytta in i. Det återstår givetvis en hel del arbete för att lokalerna skall vara det vi önskar, men det kommer vi att klara av allt eftersom. Det finns också en helt ny bränsleanläggning som kommer att innebära lägre flygtimpriser för klubben och förhoppningsvis ett ökat flygtidsuttag under 2015.

Klubben har genomgått stora omstruktureringar. Vi har sålt ytterligare ett flygplan. SE-MEV flyger numera utanför Paris. Vi har lagt ner vår egen verkstad. Vi har dessutom skurit ner på fast anställd personal. Vi har en helt ny IT-lösning med MyWebLog och hemsida på ett externt Webhotell. Vi har lagt ut ekonomihanteringen på en extern firma. Allt detta gör vi för att klara av de högre hyres- och arrendekostnaderna på nya klubbområdet.

I detta samlingsnummer av Kontakten så finns det en hel del återblickar från året som gått. En del omskrivna artiklar som publicerats under året och en del nytt. Mycket mer finns att läsa på vår hemsida, www.lfk.se under fliken "Kontakten". Trots utmaningarna så har vi hunnit med en hel del bra och roliga saker också. Brandflyget har hjälpt till under en mycket varm sommar och verkligen visat att allmänflyget behövs här i Sverige och fyller en samhällsviktig funktion. Vi har haft en sista fest i gamla hangaren med tillhörande Fly-In. Medlemmar i klubben har rest land och rike runt med klubbens flygplan. Vi har ombaserat klubbens flygplan till Norrköping under sommaren när fältet renoverades.

Precis för jul så fick vi ett mycket trevligt besked. Adressen för det nya klubbhuset blir Pilotgatan 10! Lovar gott för framtiden.

Flygarhälsningar,
Björn, ordförande LFK

KONTAKTEN

En stor framgång under året var att vi lyckades få ett ATO för att bedriva flygutbildning. Detta innebär bl.a. att vi är en av få flygklubbar i Sverige som kan bedriva IR-utbildning och har resulterat att vi under 2014/15 års IR-kurs har fullt deltagarantal på 15 nya elever! Samtidigt har LFK släppt tillstånden att bedriva Bruksflyg(AOC) samt att underhålla flygplan (CAMO och Part-F).
Skoltillståndet (ATO) kommer vi dock att kämpa in i det sista för att behålla då inkomsterna från utbildningarna möjliggör att kunna driva runt en klubb som LFK med en stor klubblokal och hangarer.

ATO



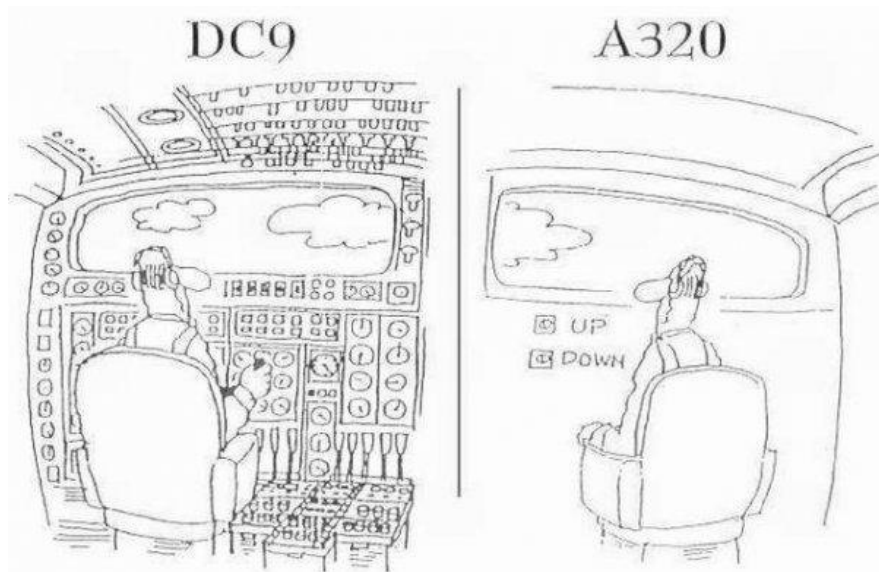
Vår skolchef Jonna syntes inte mycket under våren. Anledningen är att hon har satt inlåst på sitt kontor och svettades framför tangentbordet under arbetet med att ta fram OM – Operations Manual, TM – Training Manual och SM – Safety Manual för vårt nya ATO - Approved Training Organisation enligt EASA Part-ORA.

ATO är infört i Sverige som en följd av EASA:s regelverk för flygutbildning. Detta är en del av de nya regelverk som infördes redan 2013. LFK har sedan den 8 april 2013 kunnat utbilda elever så att de får ett Del-FCL certifikat.

Kravet från Transportstyrelsen var dock att dagens FTO – Flight Training Organisation/TRTO skulle vara certifierade som ATO senast 8 april 2014, vilket vi klarade med (god) marginal. De flesta övriga flygklubbar som bedriver skolning i Sverige är RF – Registrerad Flygskola och behöver vara klara med sina ATO-underlag först 8 april 2018.

Men allt arbete framför datorn har nu gett resultat. LFK är nu godkända för PPL-utbildning som ATO! Under året så har vi även fått tillstånd för Enroute IR, CB-IR och Ava.

Stort tack och grattis till Jonna!



Östgötaflyg i träda



blev SE-AGA, en Caudron C.510 Pélican, allmänt kallad "Agaton", som tidigare tillhört vår grannklubb NAFK.

Verksamheten drogs snabbt igång med rundflyg över Roxen, reklamflygningar, fotoflyg och tidningsflyg där man fraktade Expressen och Aftonbladet från Stockholm till Norrköping och Linköping.

1957 började Östgötaflyg utföra kraftledningsinspektioner. Kommerskollegiet hade beslutat att varje kraftledning skulle besiktas minst en gång per år. Detta resulterade i massor av jobb för svenska flygklubbar och flygbolag. T.ex. så hade Östgötaflyg sommaren 1964 tre flygplan i Norrbotten och inspekterade kraftledningar.

I slutet av 70-talet började Östgötaflyg utföra viltinventeringar. Detta skedde på vintern då älgarna är lätta att upptäcka mot snön. De svenska länen skulle inspekteras vart 5:e år. 1980 så hade Östgötaflyg fem PA-18 Supercub som tillsammans flög mer än 1000 h under inventering av vilt i de svenska skogarna.

Enligt vår jubileumsbok från 1983 så såg framtiden ljus ut för Östgötaflyg. Verkligheten idag ser dock lite annorlunda ut.

2013 så beslutade styrelsen att lämna tillbaka Östgötaflygs verksamhetstillstånd, AOC – Air Operator Certificate, till Transportstyrelsen. Orsaken är att verksamheten och därmed inkomsterna har minskat. Kraftledningsinspektioner och viltinspektion utförs numera med helikoptrar och fotoflyg är inte lika eftersökt när det finns satellitbilder samt små fjärrstyrda UAV:er med kamera att köpa för en billig peng. Dessutom har Transportstyrelsen de senaste åren, liksom för övriga flygrelaterade tillstånd/certifikat markant höjt avgifterna för ett AOC. För LFK så resulterade det att intäkterna inte längre motiverade kostnaderna.

Resultatet av allt detta är att från 1 januari 2014 är Östgötaflygs flygverksamhet avslutad. Sveriges näst äldsta flygbolag är alltså lagt i träda! Östgötaflyg finns dock kvar som bolag inom LFK i väntan på bättre tider. Detta innebar också att vår flygchef William slutade och ersattes av Nils-Erik Peterson som oavlönad motorflygchef.

LFK kommer att fortsätta bedriva brandflygsverksamhet under KSAK bruksflygtillstånd. Dock så kan vi inte längre bedriva rundflyg, fotoflyg eller köra reklamsläp.

Underlaget till detta inlägg kommer från boken "Mot vidare horisonter. Allmänflyg under 50 år i Linköpings Flygklubb 1933-1983" som gavs ut vid LFK:s 50-årsjubileum. Det finns fortfarande några exemplar kvar att köpa i LFK klubbstuga.

Många av dagens medlemmar i LFK kanske inte känner till "Östgötaflyg". Det är, eller i varje fall var, LFK:s eget flygbolag! LFK är en av Sveriges äldsta flygklubbar och Östgötaflyg var fram till 2013 Sveriges näst äldsta flygbolag som fortfarande var aktivt. Endast SAS är äldre!

Orsaken till att Östgötaflyg startades var att LFK under 40-talet avsåg utöka verksamheten med bruksflyg. Den 7 oktober bildades "Föreningen Östgötaflyg, upa, Linköpings Flygklubb". Det första flygplanet

KONTAKTEN

P.S: "Agaton" har under ett antal år renoverats för att nå flygande skick. Läs mer hos SFF webforum. Nu ryktas det om att projektet är till salu. Någon som är intresserad?



"Agaton" på Visby flygmuseum år 1997

Färre tillstånd för klubben



AOC var inte det enda tillståndet som LFK valde att lämna tillbaka till Transportstyrelsen under året.

I samband med flytten till norra plattan så uppstod frågan om vi skulle bygga en varmhangar eller inte. Utan varmhangar så är det mer eller mindre omöjligt att bedriva eget underhåll under vintertiden.

Dessutom så har det minskade flygtidsuttaget under 2013 och 2014 inneburit att avgiften till Transportstyrelsen för certifikaten blir för hög per flygtimme. I stället för att fortsätta bedriva

en egen underhållsverksamhet inom LFK har vi valt att lägga ut detta på en extern firma i form av IAPS där LFK tekniker Håkan har sina egna tillstånd att bedriva underhåll och kontinuerlig luftvärdighetsbevakning.

Detta innebär att vi under året avvecklade dessa två tillstånd.

* EC 2042/2003 Del M,F. D.v.s. vårt tillstånd att bedriva en egen underhållsverkstad.

* EC 2042/2003 Del M, G eller CAMO. D.v.s. vårt tillstånd att övervaka luftvärdigheten på våra flygplan i en s.k. "kontrollerad miljö".

Fortsättningsvis så kommer LFK att fokusera mot kärnverksamheten, d.v.s. utbildning av piloter inom ramen för tillståndet i vårt ATO samt att ge möjlighet för klubbmedlemmar att hyra klubbens flygplan.

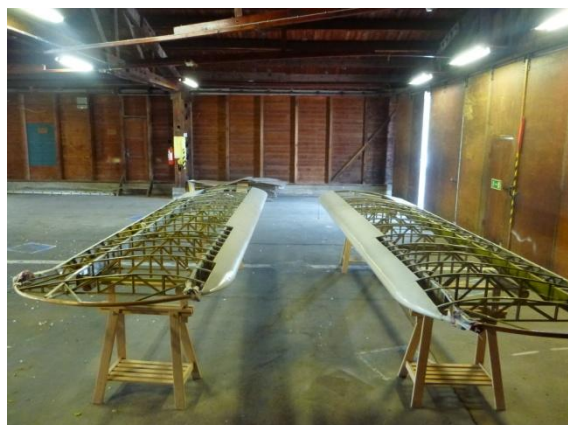
Vår tekniske chef Lasse slutade därmed på klubben efter två års anställning. Tack för den tid som varit!

SE-KEG statusrapport



Renoveringsarbetet av vår gamla Cub, SE-KEG, har inte gått så fort som vi hade hoppats under året. Tyvärr så är detta en konsekvens av flytten då dels klubbens medlemmar har arbetat med att riva hangarer m.m. och dels så har vi saknat lokal att arbeta i efter det att trähangaren rivits. Men förhoppningsvis så kommer arbetet att ta fart under 2015 igen. Vi har dock under året duktat klart alla roder och klaffar. Vingarna har dukats, men det saknas fortfarande en del sömmar och förstärkningar. För tillfället förvaras allt i den nya hangaren, men då klubbhuset blivit överlämnat till oss så kommer delarna att flyttas in i den nya arbetslokalen.

Under sommaren så flyttades SE-KEG till Norra Plattan/GAC. Detta för att vi skulle städa ur plåthangaren inför försäljningen. Därmed så blev SE-KEG faktiskt det första flygplanet som fick känna på den nya asfalten på Saab-fältet! (Även om det kanske inte kan räknas som transport helt för egen motor...)



Rivning av hangarer

Ett stort arbete som utförts under året är rivningen av de gamla hangarerna. När styrelsen i slutet av förra året fick reda på att vi skulle få flytta vår verksamhet till andra sidan fältet så tittade vi på möjligheterna att flytta med nuvarande hangarer. Vi fick svaret från den byggfirma vi anlitat att tillsynshangaren, car-porten och plåthangaren var möjliga att flytta. Den stora trähangaren och klubbhuset var inte det. Kostnaden för flytten skulle dock bli hög.

Vi valde därför att sälja de nuvarande hangarerna och i stället bygga en ny hangar på andra sidan fältet.

Vid årets början hade vi fyra hangarer.

- En isolerad tillsynshangar där klubben utförde underhåll på de egna flygplanen inom ramen för eget CAMO och Part F underhållsverkstad.
- En carport där vi då och då ställde upp gästande flygplan.
- En stor trähangar med plats för fem flygplan. Där förvarade vi våra fyra PA-28. Där fanns också en verkstad där vi bl.a. renoverade vår Cub SE-KEG. Det fanns också en underhållslokal som segelflygklubben hyrde in sig på för att om vintrarna slipa på sina segelflygplan. Vi hade plats för vår simulator och slutligen så hade vår tekniker sitt kontor och klubbens reservdelslager där.
- Slutligen fanns det en plåthangar med plats för tre flygplan. Där förvarade vi våra två DA-20 samt skrovet till Cub:en.

I slutet av året var alla hangarer rivna eller demonterade och sålda.

Steg 1 Tillsynshangaren

Först ut i rivningsplanen var den gamla tillsynshangaren med tillhörande car-port. Den 22 februari började klubbens medlemmar att tömma tillsynshangaren och carporten på skräp samt sorterade ut sådant som skulle bevaras för framtiden. Avtalet med kommunen var att vi skulle ha demonterat servicehangar och carport senast den 1 maj. Det blev många turer till återvinningscentralen.

Hur länge har tillsynshangaren funnits i LFK ägo? 1938 kom den på plats efter att ha köpts in från Tyskland. Hur gammal den var redan då är svårt att säga utan att gräva sig djupt ner i arkivet. Men nu är tiden i LFK:s tjänst förbi. Idag så står plattan utanför klubbhuset tom.



Klubbområdet i mitten av 40-talet. Trähangaren, tillsynshangaren och klubbhuset fanns då på plats

KONTAKTEN



Montering av tillsynshangaren 1938

I boken *"Mot vidare horisonter. Allmänflyg under 50 år i Linköpings Flygklubb 1933-1983"* finns följande att läsa.

"Alltsedan starten har flygverksamheten förlagts till ASJA/SAAB:s flygfält där klubben först kunde disponera en av ASJ:s byggnader som hangar vilken dock 1938 ersattes av en från Tyskland inköpt hangar."

Exakt hur anskaffningen gick till framgår inte av boken, men med tanke på att svensk och tysk flygindustri hade täta samarbeten under 30-talet så kan man tänka sig att en klubbmedlem på resa i Tyskland fått reda på att det fanns en hangar till salu och därför snabbt slagit till.

När man läser Claes Smiths inlägg i samma bok så är ägandeförhållandena bakom hangaren en smula vaga.

"Vi hade en plåthangar, som antogs tillhöra klubben och var placerad vid gamla flygfältet ungefär vid SAAB:s nuvarande garage intill staketet mot ASJ."

Under många år så var det en oisolerad plåthangar. Men, sommaren 1978 så renoverades hangaren, isolerades och ett värmesystem installerades. Klubbens tekniker hade tidigare fått hålla till med tillsyner i den bakre delen av trähangaren som vid behov kunde spärras för med en tygvägg och sedan värmas upp.

Vi fick kontakt med en byggfirma i Strängnäs som i sin tur skulle sälja tillsynshangaren och carporten till Lettland. När de lettiska byggarbetarna den 14 mars började demontera hangarerna så upptäckte de till sin glädje och förtret att tillsynshangaren var mycket gediget konstruerad. De visste hur man byggde hangarer på 30-talet och tilläggsisoleringen från 1978 var även den välkonstruerad. Demonteringsarbetet, som först var planerat till att vara avslutat på ett par dagar, tog därför en och en halv vecka. Med facit i hand så ska vi nog vara rätt så nöjda med att vi inte försökte flytta hangaren själva.

Nedmonteringen fick också en del konsekvenser för klubben. Det visade sig att all el, vatten och telefoni till klubbens fastigheter gick via en elcentral i tillsynshangaren. Eftersom det var klubbens äldsta byggnad så var det kanske inte så oväntat. Elen fick vi hjälp med att koppla ur, men när telefonanslutningarna kapades så blev vi och de som kapade kabeln överraskade av resultatet. Det visade sig inte vara bara telefonen som blev urkopplad, utan även Internet, klubbens vindmätare och betalkortsautomaten till Shell:s tankanläggning. Men efter att snabbt införskaffat 3G telefonabonnemang och 4G Internetabonnemang samt att efter ytterligare en veckas arbete kopplat ihop ett par av de kapade telefonkablarna så funkar vår kommunikation och det går åter att använda kortautomaten för tankning.

KONTAKTEN

Steg 2 Plåthangaren

Nästa steg blev plåthangaren. Detta var den senaste hangaren som klubben byggt upp. Det var också den hangar som hade störst värde då den mer eller mindre lätt kunde demonteras och byggas upp igen. Vi lade därför ut hangaren på Blocket och sålde den till högstbjudande.

Vinnare blev en köpare som planerar att bygga upp hangaren igen på Ölanda flygplats på Öland. LFK medlemmar är mycket välkomna dit och hälsa på igen när den är uppbyggd.

Steg 3 Trähangaren

Den sista hangaren var tyvärr inte möjlig att flytta. Vi försökte sälja delar av den, men intresset var lågt. Därför så blev det enda alternativet att riva trähangaren. Det blev ett antal helgaktiviteter där klubbens medlemmar lade ner ett stort jobb för att få ner kostnaderna för flytten.

Förberedelserna för rivningen startades upp redan under sommaren då vi tömde hangaren på en hel del gammalt skräp och flyttade över det som var användbart till förrådstältet på GAC.

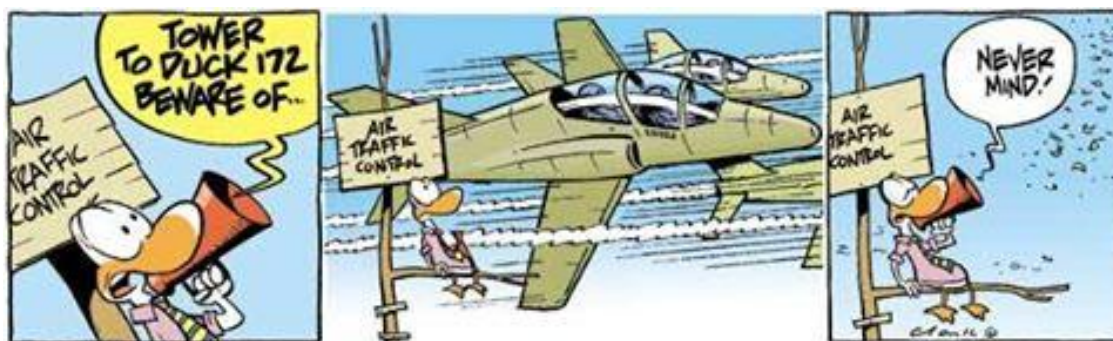
Den 13:e november så plockade vi ut vår simulator SE-SIM ur den gamla trähangaren. Vi fick riva en del väggar för att få ut kabinen, men till slut så for hon till väders. Det blev en mellanlagring i Skywayshangaren fram till dess att det nya klubbuset restes.

Den 15:e november samlades medlemmarna för att börja rivningen av trähangaren. Isolering, gipsskivor, fönster, elinstallation m.m. skulle tas ner för att underlätta rivningen (och sänka kostnaderna). Detta blev och sista dagen för klubbens flygplan i den gamla trähangaren. I en rad så taxades alla flygplan tvärs över fältet till nya hangaren på GAC.

Vi upptäckte att hangaren var i sämre skick än vad vi hade trott. Det fanns också ett oljebaserat värmesystem som kostade klubben stora summor varje år. Hade vi haft trähangaren kvar så hade vi fått en hel del kostnader för att kunna fortsätta driften.

När rivningen startad upp så uppstod en del oväntade svårigheter. Först så råkade större delar av rivningsgänget ut för vinterkräksjuka. Sedan blåste det kraftigt ett par dagar och risken var då stor att det blåste in rivningsmateriel över taxiområdet och landningsbanan.

Men till slut så var allt borta. Till och med smådelarna var bortsopade från plattan. Därmed så har vi uppfyllt villkoret i vårt arrendeavtal att plattan skulle vara tömd senast den sista december 2014.



KONTAKTEN

En bildkavalkad över rivningsarbetet under 2014.



KONTAKTEN



Den nya hangaren



Under sommaren påbörjades arbetet med att bygga upp den nya hangaren. Staketet kring området flyttades. Jordmassor schaktades bort och fyllningsmassor lades dit för att skapa en stabil grund för bygget. Visionen började sakta men säkert att få form.

Nu handlade det inte längre bara om att riva ner det vi har haft i 80 år, utan om att bygga upp det vi ska ha i minst 80 år framöver.

För att underlätta flytten av utrustning och materiel från dagens hangar och klubbhus så fick vi ett byggnadstält som restes upp på plattan framför hemmabyggarnas hangar. Under sommaren så flyttades tyngre utrustning som bormaskin, slipmaskin m.m. dit så att det blev så lite kvar som möjligt inför slutflytten.

Bygget av grunden för den nya hangaren pågick under hela sommaren. Man såg kanske inte så mycket framsteg från avstånd, men det är en hel del arbete som utfördes i det dolda. Ett antal tusen kubik grus fördes till området för att skapa rätt nivå för hangaren och den utökade plattan. Det har gjutits en grund som ska förankra hangaren i backen. Det har dragits kulvertar för el, vatten och avlopp som sedan ska vidare till det nya klubbhuset och den nya tankplattan. Det har byggts dränering längs med hangarväggen för att leda av fukt.

Efter sommaren så började man bygga upp väggarna på den nya hangaren. Därefter så gick arbetet mycket snabbt framåt. Takstolar och väggar restes på några veckor. Färgen blev vit för att matcha den hangar som hemmabyggarna håller till i. Därefter så pågick installation av el och justering av dörrar m.m. under ca en månad.



Den 2:a september kunde vi hålla en invigningsgrillning vid den nya hangaren. Den 30 oktober så hade vi inspektion av den nya hangaren och den 15 november så flyttades slutligen våra flygplan över från gamla trähangaren till den nya hangaren.

Under vintern så byggde vi ihop en liten värmestuga i hangaren så att vi hade tillgång till Internet för MyWebLog samt någonstans att förvara olja och loggböcker i fram till dess att det nya klubbhuset gick att använda. Vi satte också upp ett par affischer från Disneys film "Flygplan" för att smycka väggarna.

KONTAKTEN



Camilla Lejon, som är chef för Linköping City Airport, dök upp på invigningsgrillningen för att hälsa oss välkomna.



Ny bränsleanläggning



I samband med flytten till norra plattan så ville flygplatsen lägga ner sin tankanläggning med 100LL. LFK fick frågan om vi var beredda att ta över ansvaret för en ny anläggning. Detta var något som hade diskuterats många gånger genom åren och för några år sedan så ställde Hjelmco dit en tank för att kunna erbjuda 91/96.

Den gången så blev det inget av det hela och tanken har sedan dess stått tom.

Nu så tillsatte vi en projektledare, Peter Curwen, som förhandlade fram ett avtal med Hjelmco. Då alla flygplan inte går att flyga på 91/96 (DA-20

och Bulldog kräver 100LL) så beslutades det att vi skulle skaffa två tankar. En för 91/96 och en för 100LL.

Vi tog fram ett arrendeavtal för tankplattan i samband med arrendeavtalet för marken under nya klubbhuset. I detta avtal ingick att det skulle finnas el framdraget till lyktstolpen vid tankarna. Från denna punkt ansvarar LFK tillsammans med Hjelmco att det finns el framdraget till pumparna.

Den 14 december så samlades ett antal klubbmedlemmar vid nya tankanläggningen. Vi fick en genomgång i hur man gör daglig tillsyn. Det handlar om att dränera tanken och kolla efter eventuella skador. Innan man tankar så måste man kolla i loggboken för att se att detta är utfört. Om inte så ska den som tankar kunna göra detta själv.

Det kommer även att behövas utföras veckotillsyn samt att en gång per månad läsa av räkneverken så att vi kan fakturera de som har egna tanknycklar. Styrelsen har skickat ut en förfrågan till medlemmarna om några (4 st) kan tänka sig detta som medlemstjänst under 2015.



Sam Linde blev första LFK medlem som tankade ett flygplan, SE-IUD. Allt funkade bra. Dock så var det halt, så man får se upp. En nackdel med tankarnas placering är att plattan lutar svagt mot dräneringen som finns strax framför tankarna och är det kallt så fryser det lätt på. Det gäller därför att vara försiktig när man kör fram flygplanen mot tanken.

Manualer för hur man tankar finns i MyWebLog:s filarkiv. Det finns också en manual vid varje tank samt inne i värmestugan i hangaren.

Tanknycklarna sitter på varje flygplans nyckelknippa. Denna nyckel behövs för att ge el till tankpumpen samt för att starta räkneverket.

Klubben kommer också att gradvis gå över till 15W50 som olja till motorerna. Lycoming och Hjelmco rekommenderar denna olja när man använder 91/96. Detta då 91/96 är blyfritt och därmed saknar lite av den smörjande effekten som blyet bidrar med. Dock så kommer vi att använda slut på de flaskor med W80Plus som finns i oljeförrådet.

KONTAKTEN

Fördelen med 91/96 är det lägre priset. Dessutom så får vi bättre argument mot de som anser att man inte ska hålla på med motorflyg p.g.a. blyet i bränslet då 91/96 är mindre skadligt tack vare att blyet är borttaget.

Det lägre bränslepriset på 91/96 resulterar också i att klubben kan sänka priset på uthyrning av PA-28. SE-KII kommer med full insats att kosta 950 kr/h. Även DA-20 kommer att få sänkt pris till 950 kr/år, även om 100LL inte blir lika mycket billigare som 91/96.

Fördelen med egen bränsleanläggning är att vi kan spara pengar. Vi kan även få in en del pengar för klubbens drift. De första åren kommer dock inte tanken att generera något överskott då det tar ett tag att hämta igen investeringen. Nackdelen är att det blir en del extra arbete för klubbens medlemmar.

Ett stort tack till Peter Curwen som lagt ner ett stort jobb på att få igång den nya tankanläggningen.

Klubbhusflytt



Det finns paralleller med det gamla klubbhuset som 1943 också skänktes till klubben av Saab. Det hade tidigare varit ett hus på norra sidan av fältet för att övervaka Saab provflygningar.

Den 5 december så fraktades vårt nya klubbhus på plats. Arbetet flöt på bra och alla moduler utom en kom på plats redan första dagen. Den sista modulen fraktades dit dagen efter.

Simulatorn flyttades samtidigt och ställdes in i en



Parallellt med bygget av den nya hangaren så startades arbetet med det nya klubbhuset också upp. Eftersom vi fick byggtillståndet lite sent så ändrades tidplanen för det nya klubbhuset. Inflyttningen sköts upp till februari 2015 och invigningen av det gamla klubbhuset till april 2015.

Klubbhuset skänktes till LFK av Saab som inte behövde det längre då man byggt nya lokaler. Det innebar också att transporten av det nya klubbhuset kunde ske på enklaste sätt med lastbil tvärs över banan.



av modulerna. Därmed så slapp vi bekymret med att behöva såga upp väggar för att få in simulatorn i huset.

Under helgen så pågick arbetet med att täta taket och väggarna. Därefter så tog elektrikerna och rörmokarna över för att se till att el och vatten fungerade.

Nu så är det upp till oss att göra i ordning klubbhuset till något som vi önskar oss!

KONTAKTEN

Klubbhuset är närmare 600 m², vilket ger oerhörda utrymmen att bygga upp verksamheten på vårt nya klubbområde. Tanken är att vi ska ha en stor lektionssal, ett bra fikarum med kök, lärarum, briefingrum, simulatorlokal samt ett par övernattningsrum för besökare och t.ex. elever som åker ner till Linköping för IR-utbildning över en helg.

Vi kommer att ha stort behov av hjälp från alla medlemmar för att få huset i ordning. Den tidigare jourplikten gjorde vi detta år om till s.k. medlemsjänst. Att sitta en helg på klubben när det är dåligt väder fyller ingen större funktion. Då har klubben betydligt större nytta av medlemmar som stöttar med att hålla flygplanen i bra skick, som hanterar bränsleanläggningen och som hjälper till att snickra på klubbhuset.

Under semestrarna när det är bra väder och vi förväntar besökare så är det dock bra med någon typ av jourverksamhet. Vi kommer därför inte att ta bort detta alternativ helt och hållet, men framför allt är det andra uppgifter som kommer att behövas framöver.

Stort tack till vår motorflygchef Nicke Peterson som har lagt ner ett enormt jobb på att få igång hangaren och klubbhuset! Nu närmar sig slutskedet där vi ser resultatet av allt jobb.

Dagen efter...



Under eftermiddagen så gjorde vi vårt bästa för att sälja av hittegods från hangaren på vår "Flygloppis". En del lyckades vi sälja, men ingen nappade på att köpa hangar och klubbhus för bara en krona! Nåväl. De saker som blir över kommer att få pryda baren i det nya klubbhuset.

Strax innan middagen så kom tre stycken Harvard förbi i tät formation med rökaggregaten tända (Alf Ingesson-Thor och Kjell Nordström vid spakarna på två av dem). Som pricken över i dök även Per Cederqvist förbi med Biltemas Spitfire. De gjorde ett par passager över fältet innan de for vidare till Skavsta för söndagens flygdag. Ljudet i dessa maskiner gjorde gott för flygarsjälen och skapade bra stämning inför middagen.

Ca 45 personer kom på middagen och det serverades fläskkött med potatis och grönsaker. Till efterrätt så blev det chokladmousse till kaffet.

För att tacka av det gamla klubbhusområdet så hölls den 30 augusti en sista klubbfest i den gamla trähangaren. Vi passade även att bjuda in våra vänner i andra klubbar på en Fly-In.

På morgonen så såg det dock en smula mörkt ut för vår Fly-In. Regnskurar och låga moln verkade hindra de flesta besökare från att komma. Men en efter en så började de att dyka upp och när Team 50 från Västerås slutligen kom med sina fyra Saab SK50 Safir så stod det en hel del kärror utanför vår gamla trähangar.



KONTAKTEN

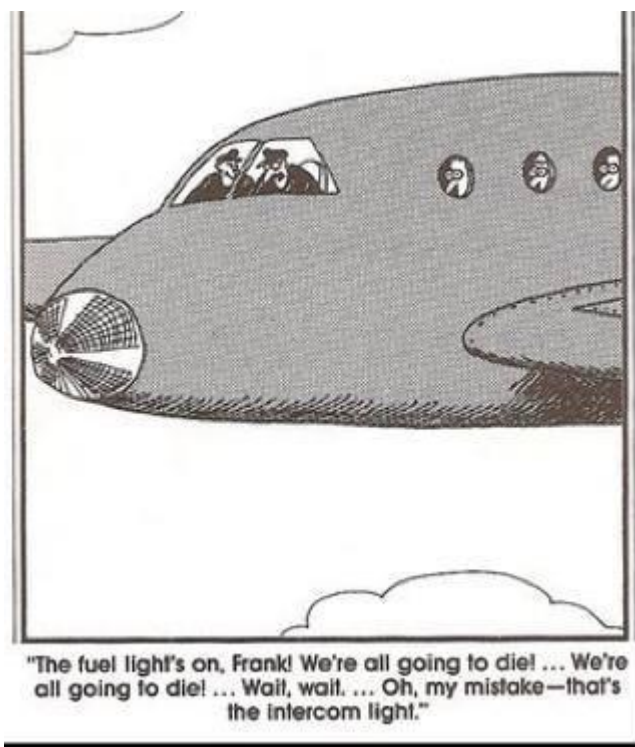
Efter huvudrätten så lämnade Team 50 eftersom de också skulle till Skavsta dagen efter. De hann dock med en sista passage i snygg formering över vår hangar innan de drog kosan norröver. Tack Niklas och gänget. Kul att ni kom förbi!

När maten var uppäten så genomförde vi en flygnördsfrågesport, där min blygsamhet nästan förbjuder mig att erkänna att segern togs hem av det lag där jag och Per ingick. Med viss förstärkning av flyggurun Fredrik! 😊 Fredrik fick ta hand om priset, en kabinväska som skänkts utav Linköping City Airport. Tack för det Camilla!

Till slut blev vi några tappra få själar som stannade kvar i klubbhuset och pratade om allt mellan himmel och jord. Det som jag ska lägga på minnet är vår diskussion om hur vi ska få in ungdomar i flygverksamheten. Det finns många bra exempel runt omkring i Sverige. Västerås har lyckats bra och fått in flera ungdomar i flygverksamheten, varav ett antal tjejer som nu satsar på en flygkarriär. Kul! Eslöv har fått till en ungdomsverksamhet i form av sina "unga vingar" där man bl.a. erbjuder skolungdomar flygning ett par gånger om året. Jag har haft diskussioner med NuLink om detta och nästa år så ska LFK göra en satsning på att få igång en bra ungdomsverksamhet.

Allt trevligt har ett slut och tidigt på morgonen så fick vi dock ge upp då ögonlocken blev för tunga. Den gamla soffan kändes i det läget skön att sova i.

Stort tack till Per Wernholm som arrangerat kvällens fest samt Nicke med familj som fixat efterrätten och arrangerade kvällens frågesport. Stort tack även till Restaurang Albatross som serverade lika bra mat som på förra årets Fly-In. Dessutom givetvis ett jättetack till alla som kom luftvägen för att förgylla dagens och kvällens fest. Nästa år så bjuder vi till invigningsfest av den nya hangaren och klubbhuset!



KONTAKTEN

Ett av huvudsyftena med att ha ett flygcertifikat är möjligheten att åka ut och resa på egen hand runt omkring i Sverige och grannländerna. Under 2015 ska vi försöka få till ett Rally där vi åker ut med flera av klubbens flygplan och kommer lite längre bort från hemmafältet. Här är en lite försmak på hur en sådan resa kan gå till!

”Mitt Sommarlov” – Resa till Palanga

I juli genomförde jag en resa med vår PA-28 Turbo Arrow till den litauiska badorten Palanga. Jag har flera vänner som besökt staden, bland annat ett par där ena hälften kommer från Palanga och som alltid spenderar en del av sommaren där. De har alla talat sig varma för staden, och mina förväntningar kändes därför högt uppskruvade när jag reste dit. Samtliga förväntningar överträffades dock! Palanga är en riktig, och för oss svenskar ganska dold, pärla på andra sidan Östersjön. Jag kommer garanterat att resa dit igen nästa år. Jag rekommenderar alla som har tillgång till en resekapabel flygmaskin att resa dit – det är lätt att flyga dit även under VFR! Jag har därför inte skrivit

en regelrätt reseberättelse utan fokuserar istället på att ge praktiska tips för den som vill flyga dit.

Färdplanering

Min VFR-rutt hade Kungsängen (ESSP) som avgångsflygplats eftersom Saab-fältet var stängt för renovering. Rutten gick till Palanga (EYPA) via följande punkter:

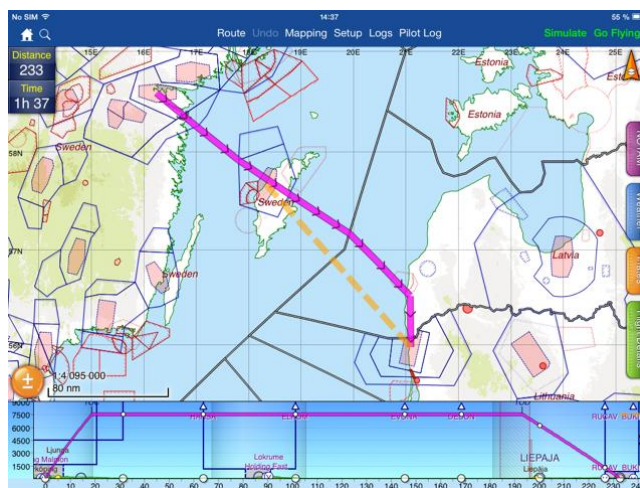
DCT 5815N01701E DCT HANSA DCT ELKOM DCT EVONA DCT DESON DCT LEP DCT RUCAV.

Rutten gick alltså genom lettiskt luftrum

mellan EVONA och RUCAV. Palangas CTR går ända upp till litauisk-lettiska gränsen. RUCAV ligger på gränsen och kan användas som inpasseringspunkt till CTR om man kommer längs med kusten.

Rutten genom Lettland gick endast genom okontrollerat luftrum klass G. I västra Lettland erhålls FIS genom kontakt med Liepaja Information dagtid. Nattetid är Liepaja Information stängd och man får istället kontakta Riga Control. För frekvenser, se lettisk AIP ENR 6.1-3 (Lower Airspace Chart). Palanga CTR och TMA är kontrollerat luftrum klass C.

Lettland och Litauen använder likt flera andra NATO-länder Flexible Use Airspace, vilket innebär att militären tillfälligt kan reservera delar av luftrummet. Områdena som kan reserveras kallas TSA/TRA och fungerar likt NOTAM-aktiverade D- och R-områden. Reservationerna publiceras vanligtvis kvällen före de träder i kraft i Airspace Use Plan (AUP). Rutten jag använde för min flygning passerade dock inte genom någon TSA eller TRA. Det fanns vid tidpunkten för min flygning även flera aktiva tillfälliga D-områden som alltså inte fanns inritade på VFR-kartorna. Om du ska flyga i Lettland och Litauen, håll därför koll på såväl NOTAM som AUP.



KONTAKTEN

Com/nav med 8.33 kHz channel spacing är i skrivande stund ej krav under FL195 i Lettland och Litauen. Transponder Mode S är i skrivande stund ej krav i Lettland. B-RNAV krävs i båda ländernas FIR över FL95. Ref. AIP GEN 1.5.

Kom ihåg att ange beräknad tid till båda FIR-gränserna i färdplanen, exempel:
/EET EVONA0110 RUCAV0145

Flygningen var okomplicerad och gick helt enligt plan. Bra FIS/ATC-tjänst i Lettland och Litauen.

Praktiska tips

Enroute:

Vid kontakt med Liepaja Information, avge en fullständig positionsrapport vid varje brytpunkt, till exempel vid inpassering i FIR: "SE-xxx estimating EVONA 1134 FL75 maintaining, next position DESON 1158".

Liepaja Information bad mej kvarligga på deras frekvens ända fram till litauiska gränsen, vilket även i mitt fall var inpasseringspunkt till Palanga CTR. Det upplevde jag som lite stressande men det verkar vara så de gör så jag antar att de koordinerar mellan ATS-enheterna.

Ankomst till Palanga:

IFR-lik fraseologi används av TWR: "Report field in sight" / "Cleared visual approach RWY xx, report on final"

Servicen på flygplatsen är jättebra, men de har också vett att ta betalt för den. Räkna med att bli behandlad som en bizjet-pilot.

Marshaller på plattan.

Följ taxilinjen 45° vänster inne på plattan, ställ upp flygplanet med nosen ut mot banan på den plats som Marshallern anvisar. Inte helt enkelt att inse vilken taxilinj man ska följa, bifogar därför ett exempel i bild nedan. Jag hamnade felaktigt med nosen mot terminalen...

Efter intaxning kommer personal från handlingbolaget till flygplanet med ett formulär där de önskar få information om följande:

Antal passagerare (arr/dep)

Behov av bränsle (typ, mängd). Tanka nu eller före avgång?

Planerad dag och tidpunkt för avgång. Ring eller maila dem om planerna ändras under vistelsen, så att de kan ha fakturan förberedd när ni kommer.

Personalen lotsar sedan besättning och passagerare ut genom terminalen.

Kontaktuppgifter till handlingbolaget (Palanga ground handling agency, kallas ibland endast för "Agency"):

Tel +370 460 56400



KONTAKTEN

ops@palangaground.aero

Avgång från Palanga:

Gå till handlingbolagets kontor.

Två fakturor ska betalas före start:

En från handlingbolaget, betalas i kontoret före säkerhetskontrollen.

En från luftfartsmyndigheten, betalas i briefingrummet (airside).

När briefingrummet är obemannat ska fakturaunderlag fyllas i, formulär finns i briefingrummet.

Briefingrummet måste alltså alltid besökas före start!

För att komma till briefingrummet måste du gå ut genom terminalen till airside och gå utomhus. Briefingrummet ligger i en angränsande byggnad norr om terminalen. Ingången är märkt med "C".

Av briefing officer får du en packe med papper innehållande NOTAM, väderkartor, samt METAR/TAF för flygplatser längs din planerade rutt. Nice!

Normalt högersväng vid start bana 19. Klarering "Right turn out" ges inte vid "Cleared for Takeoff" utan tidigare, tillsammans med övrig klarering som ges under uttaxning. Lyssna noggrant!

Om Palanga

Palanga är Litauens främsta semesterstad, och en mycket trevlig sådan! Jämfört med badorter jag besökt i t.ex. Spanien genom åren är stämningen lugn – trots att det är tätt med nattklubbar, barer och restauranger på huvudgatan syns inte mycket av bråk eller fylleri. Jag kände mig trygg och säker under hela vistelsen där. Turisterna utgör på sommaren den absoluta majoriteten av invånarna i staden. Majoriteten av turisterna var litauer. Det är en blandning av ungdomar, äldre och familjer. Det är rent och snyggt i stan, servicen på restauranger m.m. är bra och korrekt. Alla i serviceyrken talar



engelska. Maten är god och vällagad. Prisnivån på mat och dryck är betydligt lägre än i Sverige.

På sommaren arrangeras många evenemang i Palanga med omnejd, allt från musikfestivaler till ett stort racing-event där en del av motorvägen spärras av för racet. Huvudgatan heter J. Basanavicaus Gatve, den är ett populärt promenadstråk och längs den ligger de flesta av stadens barer, restauranger och nattklubbar. Den leder ned till stranden och till Palangas främsta landmärke som är en lång L-formad promenadpir från vilken man kan betrakta stranden utifrån

havet. Stranden är jättefin och sträcker sig milsvitt längs med kusten. Det går att hyra cyklar och cykla över 100 km längs med stranden, norrut ända till den lettiska gränsen.

KONTAKTEN

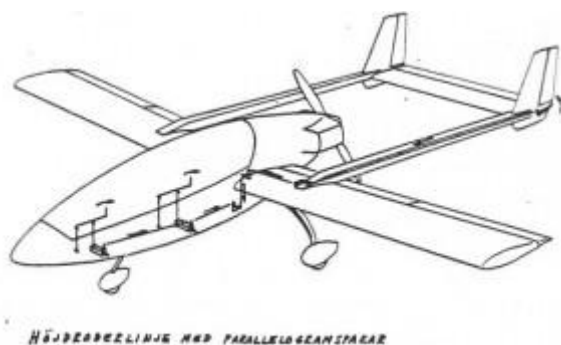
Om maten och drycken är billig så kan istället hotellrum vara desto dyrare. Jag har hört talas om priser motsvarande över 3000 SEK per natt vid kort framförhållning. Ett billigare (och vanligare) alternativ är att hyra lägenhet av en privatperson. Även detta kräver viss framförhållning då det kan snabbt bli ont om lägenheter vid tidpunkterna för populära event, och då går priserna upp. Man ska även vara medveten om att standarden på lägenheter som hyrs ut kan variera kraftigt. Jag hade tur och fick tag på en toppenfräsch central lägenhet på 2 rum och kök avsedd för 4 personer för under motsvarande 1000 SEK per natt. Om ni är intresserade av att hyra lägenhet kontakta mig så kan jag förmedla lägenhetskontakter.

Valutan i Litauen heter Litas, övergång till Euro planeras närmsta året. Kontanter skaffar man enklast genom uttag i bankomater som finns lite varstans. De flesta ställen accepterar kreditkort. Dvs. det fungerar precis som i Sverige.

av Per Ekhall



JNS 280



I somras så ögnade jag igenom klubbens arkiv för att städa upp inför vår flytt. Det som slår en är att vissa saker kommer igen med jämna mellanrum. En sådan är de ständiga kostnadsökningarna för motorflyget och behovet av att ta fram ett billigt skolflygplan för att hålla nere uthyrningspriset för klubbens medlemmar. Känns detta igen? Det är precis vad vi diskuterar inom klubbstyrelsen idag och det var exakt samma sak som diskuterades redan i början av 80-talet.

Oljekrisen 1973 hade fått konsekvensen att bränslepriserna skjutit i höjden. Plötsligt började alla bli medvetna om att motorerna i framför allt privatflygplan var hopplöst ålderstigna. Det stigande bränslepriset samt skatter på bränsle fick privatflygarnas plånböcker att sina i allt snabbare takt. Något måste göras för att stoppa den dödsspiralen.

LFK, som då verkligen gjorde skäl för epitetet "en av Sveriges största flygklubbar", valde att agera i stället för att bara prata om saken. I jubileumsboken från 1983 så hittade jag de första ledtrådarna till något som kallades för JNS 280.

"JNS 280, konstruerad av teamet Nils-Åke Johansson, Stefan Nyström och Erkki Soinne, har utformats med tanke på höga fartprestanda och god bränsleekonomi vid distansflygning. Det har en tandemkabin i ett aerodynamiskt gynnsamt glasfiber- och kompositskrov. Det har fasta ställ med noshjul."

Intressant! Vad var nu detta för något?

Tyvärr så har det varit svårt att hitta så värst mycket i klubbens arkiv. Det var trots allt 34 år sedan detta hände. Men jag börjar i varje fall få en överblick över vilka som var inblandade och lite grovt vad som hände.

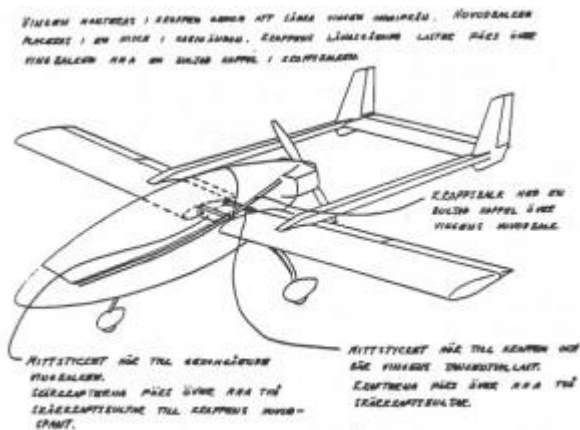
1982-02-25 så gick LFK ut i Saab-Scania's tidning "Flygbladet" med en tävling att ta fram ett tvåsitsigt skolflygplan.

*"Flygklubben planerar att i egen regi konstruera och bygga ett nytt flygplan. Saab-Scania avser att bidra med material, lokaler, datorresurser m m. Men själva arbetet ska utföras av klubbmedlemmarna ungefär som ett hemmabygge. Målsättningen är att det nya flygplanet skall innebära en teknologisk utveckling av något slag. I en första etapp har utlysts en idétävling där man enskilt eller i grupp kan lämna förslag på konstruktionens utformning i stort."*Kontaktperson på Saab-Scania var Hans Mennborg. En jury bestående av LFK och Saab-Scania skulle bedöma inkomna förslag.

Stefan Nyström jobbar fortfarande på Saab. Jag kontaktade honom för att få lite mer information om projektet. Jag fick till att börja med JNS 280 specifikation, daterad april 1982, skickad på posten. Ser man på, JNS stod helt enkelt för initialerna i efternamnen på konstruktörerna. I specifikationen finns mer eller mindre en komplett design på ett enkelt skolflygplan. På den tiden så var datorer en lyxvara, så beräkningarna är utförda för hand med hjälp av färdiga tabeller över vingprofilens egenskaper m.m.

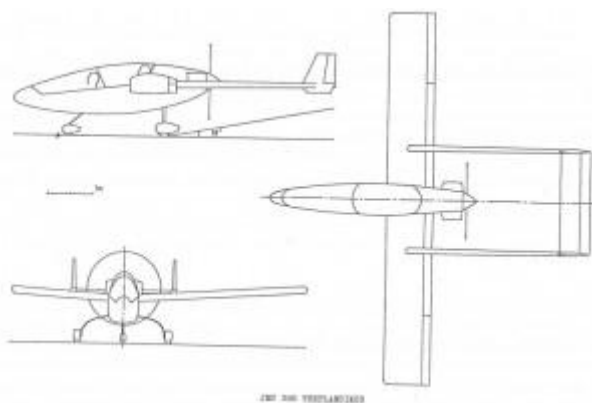
KONTAKTEN

Designen baserades på erfarenheter av konstruktion av de s.k. PIK-flygplanen vid universitetet i Helsingfors samt projekt Saab 114 (en ersättare till Saab 105/SK 60 som projekterades på Saab 1979-1982, se Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 4, 2014 sid. 28). Tanken var att utnyttja kunskap inom kompositteknik som under dessa år var under snabb utveckling för bl.a. Saab JA 37 Viggen och sedermera Gripen och även Saab 340/2000.



Fokus för projektet var god distansekonomi kombinerat med låg timkostnad. Detta krävde ett flygplan med god aerodynamik, laminär strömning och lågt form- och inducerat motstånd. Det låga motståndet skulle resultera i att man kunde även välja en motor med låg motorstyrka och därmed också låg bränslekostnad per timme. Som motor valdes Limbach L 2000 EC på 80 hk med placering bak i kroppen.

Några data över JNS 280:



Spännvidd: 8 m

Längd 6,9 m

Tomvikt: 308 kg

Max startvikt: 504 kg

Marschfahrt: 290 km/h

Bränsleförbrukning: 19 l/h

Räckvidd med 30 min reserv: 975 km

Startsträcka från gräsfält till 15 m hinderfrihet: 460 m

I tävlingen så konkurrerade JNS 280 bl.a. mot LFK-T (Inte flygklubben LFK som man skulle kunna tro utan "Lägre FlygKostnader/Timma". Han hade humor den gode Bratt), ett mer konventionellt projekt med ingen annan än den legendariske flygplanskonstruktören Erik Bratt som designer. Dock så fick Bratt se sig snuvad på segern. Efter att ha utvärderat nio olika bidrag så blev det slutligen JNS 280 som tog hem segern i tävlingen!

De två finalisterna, JNS 280 och LFK-T presenterades 1983-01-17 av domarna i en flygtekniska presentation. Enligt denna presentation hade LFK-T längre räckvidd, kortare startsträcka och lägre stallfart. JNS 280 hade högre marschfart, högre stighastighet och lägre bränsleförbrukning. LFK-T var därmed mer optimerad för grundutbildning nära flygfältet, medan JNS 280 lämpade sig mer för sträckflygning (förutom den kortar räckvidden). LFK-T ansågs också av domarna var en mer genomarbetad konstruktion.

JNS 280 ansågs vara snitsig trots en enkel konstruktion. Tandemkabinen gav en "Jet-feeling". Modern skrovkonstruktion och gynnsam aerodynamisk utformning. Goda fartprestanda och bra bränsleekonomi.

KONTAKTEN

LFK-T ansågs ha ett enkelt och lätt landställ (trots att det var infällbart). Relativt rymlig kabin. Enkel men konventionell skrovkonstruktion. Goda fältprestanda och stor manöverbarhet.

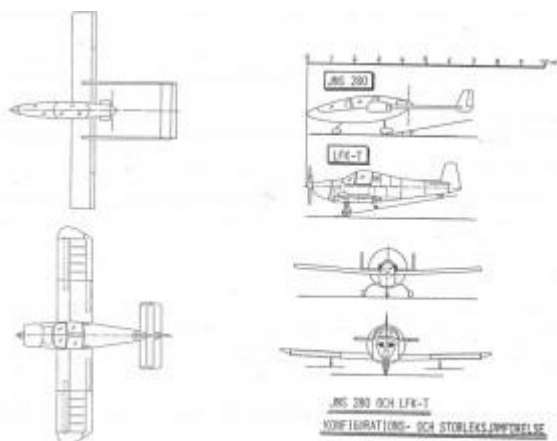
Varför vann då JNS 280? Det finns ingen exakt motivering i de papper jag tagit del av, men min känsla är att domarna tyckte flygplanet var mer modernt och drog nytta av den nya komposittekniken.

Men kanske det var för modernt?

LFK har på senare år fått erfarenhet av kompositflygplan. Vår Diamond DA-20 har ett arv från segelflyget, precis som JNS 280. Min känsla är dock att laminarvingar i komposit är lite för känsliga för en flygklubb som opererar från både asfaltbanor och små gräsfält med allt vad det innebär i form av jord som sprutar upp på undersidan av vingarna vid start och landning. Flygplanen rangeras i små hangarer och det kommer förr eller senare att uppstå småskador då ett flygplan rangeras in i ett annat eller in i hangarväggen. På en plåtvinge, som i t.ex. våra Piper PA-28, så är det lättare att bedöma en eventuell skada. En kompositvinge kan kräva ultraljudsundersökning eller motsvarande för att bli friskförklarad. Å andra sidan så klarar segelflygklubbarna av att hantera just detta.

Ett skolflygplan ska vara robust och tåla behandlingen av färska piloter. LFK Cadetter har flugit ca 14000 timmar och gjort mer än 60000 landningar sedan de togs i drift. Klarar en DA-20 eller liknande flygplan verkligen av detta? Detta återstår att bevisa.

Just dessa osäkerheter visar att JNS 280 verkligen var ett nytänk. Före sin tid 1982 och kanske fortfarande före sin tid 2014? Flygklubbarna i Sverige har, trots att mer än 30 år gått sedan JNS 280 designades, inte riktigt kunnat ta till sig de nya tekniker som JNS 280 innebar.

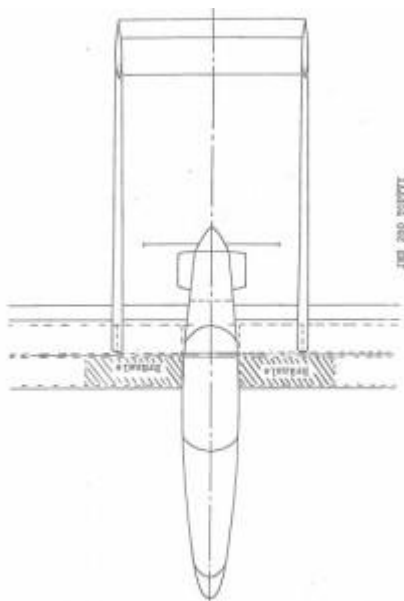


Jag och en gammal kollega satt funderade över JNS 280 egenskaper över en kopp kaffe. En stjärtmoterad motor har alltid problem med kylning. Det är svårt att få till tillräckligt effektiva kylflödesintag när motorn skymms av kroppen. Saab J 21 hade t.ex. stora problem med just detta. Särskilt vid taxning på marken. Ett annat problem är att stabben sitter i störd luft från motorn. Det kommer nog att krävas en del experimenterande för att hitta den ideala höjden på stabben. Ett tredje problem är att slipströmmen från motorn träffar bara stabben och inte vingen. Det innebär att man inte får den extra lyftkraftseffekt över vingen som en frontmonterad motors slipström ger. Samtidigt som får man i stället mycket stor verkan på höjdrodret då slipströmmen passerar runt stabben. Det kan ge intressanta landningsegenskaper.

Vad hände sedan med projektet? Varför blev det aldrig något nytt skolflygplan?

Jag letade vidare i arkivet. Tyvärr så saknas det en hel del gamla nummer av "Kontakten" under dessa år.

KONTAKTEN



I nr 3 1982 så kommer de första noteringarna om "Konstruktionstävlingen". Fyra förslag var då anmälda till tävlingen. Tävlings tiden hade förlängts till 1 maj. I nr 4 1982 så var nio projekt anmälda till "Idétävlingen". Dessa skulle presenteras på klubbaftonen den 9 juni.

Sedan är det ett långt uppehåll där det inte presenteras så mycket i "Kontakten". Först i nr 9 1983 så finns en artikel om ett uppstartsmöte för projekt JNS 280. Erkki Soinne hade tagit på sig uppdraget att agera som projektledare. Saab ställer upp med lokaler för projektet.

I nr 1 1984 så har en särskild kolumn tagits med i "Kontakten" kallad "JNS Nytt". Dessutom finns ett antal tecknade bilder på hur flygplanet är tänkt att se ut. Åtta medlemmar arbetar med projektet i en lokal på Ensbovägen 2A. Detta är lokaler som ligger strax utanför Saabs nuvarande verkstadsområde.

I nr 2 1984 så finns en kort notis om att tre projektmöten har hållits och att man arbetar med viktsberäkningar och aerodynamik.

I nr 6 1984 så har projektet bytt namn till "LFK 280". En mockup av flygplanet är på väg att tas fram och beräknas vara klar till klubbaftonen den 3 oktober.

I nr 8 1984 fanns en artikel kallad "studiebesök hos nybyggarna". Tyvärr utan bilder. Ett antal medlemmar hade varit på besök på projektkontoret och fått provsitta fullskale mockupen.

Sedan är det återigen ett stort hopp i artiklar om "LFK 280". Men i nr 5 1985 så berättas det att projektledaren Erkki under det närmaste året kommer att vara hemma i Finland och att man därför söker en ny projektledare. I stället drar klubben igång ett mer konventionellt projekt att bygga en MFI-9HB. I nr 7 1985 så redovisas det att "LFK 280" vilar för tillfället. Sedan är det tyst i rapporteringen kring projektet.

Tyvärr så rann projektet ut i sanden när eldsjälarna lämnade klubben. Kanske var det en smula för stort för att driva på ideell basis? Att klubben kan bygga och renovera flygplan har bevisats ett flertal gånger. Förhoppningsvis så kommer det att bevisas igenom om något år när vi har SE-KEG i luften igen.

Att det är så svårt att hitta dokumentation om JNS 280 tror jag beror på att projektkontoret låg utanför klubben. När projektet lades ner så spreds dokumentation och material för vinden. En av de få saker vi har kvar är en miniatyr av JNS 280 som hänger i taket inne i kartrummet på klubben.

Det vore dock kul att fortsätta och göra klart projektet. Med dagens teknik skulle man kunna bygga en mycket intressant kabin. Kombinerar man det med infällbart ställ så vore det ett trevligt projekt att ge sig på. Men, men. Det gäller att ha tillräckligt med tid för detta. Frågan är dock varför ingen av våra nationella organisationer tar tag i ett liknande projekt? KSAK, EAA, AOPA.... hallå...

Jag är mycket intresserad av mer information om JNS 280. Kontakta mig om du var delaktig i projektet. Extra intressant vore det med bilder på mock-upen. Jag kommer att intervjua en del av de som var med i projektet och återkommer med fler inlägg i ämnet.

KONTAKTEN

Den dåliga ekonomin 2012 tvingad LFK att lägga ut två flygplan till försäljning. Vi sålde vår Mooney SE-LBV till Österrike under 2013 och 2014 så blev det den dags att sälja även en av våra DA-20, SE-MEV. Den 13 februari kom Olivier Lambert och Jean-Albert Zbobar från Aéro-Club des Finances Etampes från Etampes Mondesir (LFOX) utanför Paris och provkörde vår DA-20 SE-MEV. De fattade tycke för henne och beslöt sig för att köpa och flytta hem henne till Frankrike. Anledningen till att vi sålde en av våra DA-20 var att medlemmarna flög DA-20 för lite. Så här i efterhand så var det nog tur att vi genomförde denna försäljning då vi annars inte hade haft ekonomi för anskaffning av det nya klubbhuset. Dessutom har det inneburit att vi har haft behov av färre platser i den nya hangaren.

Adieu SE-MEV!



Den 13 februari så skrev LFK på avtalet för försäljning av SE-MEV till Frankrike. Pengarna betalades snabbt in till vårt bankkonto och alla var nöjda. Då trodde vi alla att det skulle bara dröja några dagar innan hon flög iväg till sin nya hemmabas i närheten av Paris. Men vi hade inte räknat med det svenska juridiska maskineriet...

För att godkänna överföringen så ville TS – Transportstyrelsen ha ett dokument som visade att flygklubben var en juridisk person. I Sverige så finns det organisationsnummer som visar på detta och ett konstituerande mötesprotokoll som visar vem i en klubb som får skriva på papper för

klubben. I Frankrike finns inte riktigt samma typ av papper visade det sig.

Fransmännen skickade det önskade dokumentet till TS. Underkänt! Det var på franska...

Fransmännen skickade då en översättning till engelska. Underkänt! Översättningen var inte gjord av en auktoriserad översättningsfirma.



Då tog vår mäklare och beställde en översättning från en auktoriserad översättningsfirma. Men, översättaren gick givetvis och blev sjuk och var borta ett par veckor.

Till slut så kom i varje fall översättningen fram och skickades till TS. Underkänt! Papperet talade inte tillräckligt tydligt om att klubben var den de påstod sig vara.

Suck! Under tiden som alla dessa mail och papper skickades fram och tillbaka mellan Sverige och Frankrike så stod SE-MEV inne i plåthangaren och samlade damm. Våra franska vänner blev desperata. De hade trots allt lagt ut närmare en miljon kr och fick inget flygplan! För LFK:s del så kostade det pengar då försäkringen var tvungen att



KONTAKTEN

förlängas och kalenderstyrt underhåll började falla ut.

Till slut så fick vi nog och kom överens med vår mäklare att SE-MEV mycket väl kunde flyga ner till Frankrike trots att alla papper ännu inte var klara för överföringen av registreringen. Fransmännen hade trots allt betalat, vi hade ett kontrakt och de hade fått en "Bill of Sale" från oss. LFK fick en kopia på att den franska klubben tagit ut en försäkring för flygplanet och då ansåg vi att allt var grönt för nedresan. (Något har vi trots allt lärt oss av "Bellancaaffären")

Den 16 maj så kom äntligen Jean Albert och Olivier till Linköping för att hämta hem SE-MEV. Allt var iordninggjort. Håkan hade sett till att batterierna var laddade, Lasse att alla papper var ifyllda och att ett nytt ELT-batteri fanns installerade. Jag, Per och Bosse tvättade av SE-MEV kvällen innan medlemsföredraget.



Vi hjälpte till med kartor och planering av hemresan. De fick frekvenser, flygplatskort och stöttning med färdplanen ner till Roskilde via Jönköping och Halmstad. Jag föreslog att de skulle ta "The scenic route" längs med Vättern och titta på Visingsö och sedan följa kusten mellan Danmark och Sverige

efter passage av Halmstad. I Roskilde sover de över för att i morgon på lite mer än fem timmar åka ner till Paris.



Upstarten av motorn gick bra. De blev lite oroliga över det låga oljetrycket, men för de som har flugit DA-20 så är detta fullt normalt. Trycket kommer när man väl drar på gasen. Sedan taxade de iväg och vi stod kvar och vinkade adjö. Till vår stora oro så återvände de efter några minuter. Vad hade nu gått fel?

De visade sig bara att de var en smula ovana vid användargränssnittet för Garmin 500 och helt

enkelt inte visste hur man kvitterade felmeddelande om inaktuell markdatabas! Efter en snabb instruktion för hur detta går till så blev det en ny uppstart och denna gång kom de iväg. Start bana 29, höger ut mot Hovetorp och sedan vidare ner mot Europa.

LFK är nedbudna till Frankrike och våra franska vänner lämnade en uppsättning VFR-kartor för Frankrike som vi kan använda när vi åker dit. Vi fick också en bok med flygbilder över Frankrike som ligger i fikarummet. Jag lämnade över två stycken tjugiga LFK-kepsar samt vår jubileumsbok från 1983. I och för sig på svenska, men trevliga svart-vita bilder som visar vår klubbs historia.

Juni 2010 till maj 2014. SE-MEV tjänstgjorde i nästan fyra år för LFK och hann tyvärr bara skrapa ihop ca 550 flygtimmar på de åren.

Vi har nu fått bilder från Frankrike och SE-MEV har bytt namn till det mer franskklingande F-HVEM! Slutet gott, allting gott.

En ny guldålder!



Förra året tog LFK SM-guld i Civil Flygfemkamp när tävlingen hölls igen för första gången på många år. I år upprepar LFK bravaden!

I år, när tävlingen hölls i Gävle, var det Lars Östling som var starkast och tog enskilt guld. Tillsammans med Torbjörn Ohlén tog LFK även hem lagguldet. Stort grattis grabbar!

Dessutom så hamnade Lars Östling på fjärde plats i precisionsflygningen (landningar och navigering). Detta innebär att Lars kommer att nästa år delta i det svenska laget på de

Nordiska Mästerskapen. I år tog Sverige hem både guld och silver på de Nordiska Mästerskapen, så vi kan hoppas att det går lika bra nästa år.

LFK var med och startade Civil Flygfemkamp år 1968. Genom åren har LFK haft många framgångsrika medlemmar som tagit hem massor av medaljer både nationellt och internationellt. Kanske är det en ny guldålder på gång?

Inte nog med att LFK skulle tillbringa året med att flytta. Hela sommaren fick vi ombasera till Norrköping då banan skulle läggas om. Det var dock helt nödvändigt att genomföra då våra medlemmar annars inte fått möjlighet att flyga under den trevligaste och normalt flygintensivaste delen av året.

En sommar i Norrköping



Den 7 juli började renoveringen av bansystemet på Saab. Ny ytbeläggning, nya dräneringskanaler under banan samt uppfräschning av utrullningshindren. Arbetet var tänkt att ta sex veckor och det gick inte att flyga från Saab-fältet under den perioden. För att våra medlemmar ska ges möjlighet till flygning under sommaren så valde LFK, liksom KLM, att ombasera till Norrköping under sommaren 2014. Vi hade långa diskussioner med både flygplatsen och NAFK avseende kostnaderna för att basera på Norrköping, men till slut så fick vi till ett bra avtal där vi även kunde hyra nycklar till NAFK klubbhus. Vi tog fram instruktioner för våra

medlemmar så att de kunde tanka 91/96 från NAFK tank.

Den 6 juli så samlades därför stora delar av styrelsen för att packa ihop all materiel som skulle tas med. Förutom flygplanen så var det livvästar, livbåt, bromsklotsar, bogstänger, förankringslinor, Internetdator, tvättutrustning m.m.

Vi flög i sexgrupp till Norrköping. Förutom klubbens fyra PA-28:or så var det Thorleifs RV-6 SE-XYB samt MVFK:s Bulldog SE-MEK. Då inte alla är utbildade i formationsflygning så valde vi



KONTAKTEN



att flyga i kolonn med ca en km avstånd. Ja, alla utom Per som har svårt att se skillnaden på kilometer och meter... 😊

På plats möttes vi av ordföranden för NAFK som hälsade oss välkomna och visade oss runt i lokalerna så att vi fick koll på var vi skulle göra av vår utrustning.

Tyvärr så fick vår DA-20 SE-MEB ett fel på avgasröret i veckan, så henne kunde vi inte flytta med.

Det var i sista sekunden som vi kom iväg. När vi kom tillbaka till Linköping så mötte vi den stora asfaltsmaskinen som kom farandes på flaket på ett transportfordon.

För att motivera medlemmar att flyga under sommaren trots det extra bok som bilresa till och från Norrköping innebar så sänkte vi timpriset under sommaren. Dessutom ändrade vi våra uthyrningsregler så att medlemmar kunde hyra flygplanen under längre tider utan att behöva betala flygtid för de dagar då flygplanen inte flögs.

Trots dessa prissänkningar så blev flygtiden för medlemsuthyrning lika lågt under sommaren som den varit under våren. Detta kompenserades dock av det stora flygtidsuttaget för brandflyget (se separat artikel) under sommaren, vilket totalt sett resulterade i att det var ett bra beslut att ombasera till Norrköping!



Under sommaren så hade vi problem med att pitotrören blev igensatta och vid minst tre tillfällen tvingades medlemmar att avbryta start då fartmätaren indikerade för låga värden. Vid minst ett tillfälle så upptäckte en medlem detta först efter lättning vilket resulterade i att han fick landa med hög fart för att ha marginaler då fartmätaren visade felaktigt värde. Vi var oroliga för att flygplanen kunde ha saboterats då de stod uppställda på gräset utanför klubben och då det dessutom inträffade att en antenn upptäcktes vara avbruten vid inspektion före flygning. Till slut så visade det sig dock vara insekter som krupit in i pitotrören. Vi löste problemet genom att börja nyttja pitotrörsskydd. Detta är något som LFK inte är vana vid då vi aldrig haft liknande problem på Linköpingsfältet eller då vi varit ute och rest i Sverige. Men nu när flygplanen stod längre tider på gräs så attraherade tydligen pitotrören insekterna då de alltid är lite varmare än omgivande flygplansstruktur.

Som tack för att vi fått nyttja NAFK lokaler så bjöd vi in ordförande och motorflygchef på NAFK till utflyttningsfesten innan vi rev våra hangarer (se separat artikel).

En het sommar



Sommaren 2014 kommer att gå till historien som de stora skogsbrändernas år. Överallt brann det i skogarna. Toppen kom med branden kring Sala med 13800 hektar drabbad skog, ett 25-tal hus nedbrunna eller skadade och ett dödsfall. I det fallet så fick Sverige till slut kalla på hjälp i form av utländska brandbekämpningsflygplan som kunde hjälpa till med att få bukt på elden.

För LFK och övriga flygklubbar i Sverige så innebar det arbete under hela sommaren. Vi har ett avtal med Länsstyrelsen i Östergötland om att ställa upp med brandflyg för att övervaka

skogarna. Varje morgon så kontaktar en av piloterna som sitter i beredskap jourhavande på Länsstyrelsen för att avgöra behovet av att flyga. Till hjälp har man spridningsprognosen (FWI – Forest Fire Weather Index) som publiceras på MSB hemsida. Det är inte bara hur torrt det är i skogarna som avgör, utan också vind m.m. som gör att en eld snabbt riskerar att sprida sig. Är det mellanstor spridningsrisk så flygs det ett pass per dag och är den stor flygs det två.

I Östergötland så samarbetar LFK med NAFK och vi flyger varsin runda. LFK söderöver mot Kisa och Västervik. NAFK norröver mot Roxen.

Eftersom LFK inte längre har något bruksflygtillstånd så samarbetar vi med KSAK som har ett centralt bruksflygtillstånd för just brandflyg.

Normalt så flyger vi med två mans besättning. En pilot och en spanare. Spanaren har tillgång till 50.000-dels kartor över hela området för att kunna leda en insats. Tyvärr så är kartorna i GPS inte tillräckligt detaljerade för att se alla hus och småvägar.

I luften så kommunicerar spanaren i flygplanet med SOS Alarm och räddningsledaren på marken via kommunikationssystemet RAKEL. Tyvärr så fungerade det inte särskilt bra under 2014, så vi får hoppas på förbättringar i utrustningen till 2015. I stället så nyttjade vi ofta radiosamband med Östgöta kontroll som fick koordinater på bränderna.

Klubbens piloter fick en hel del att göra. Det brann på en hel del ställen även runt Linköping i somras, men samtliga bränder upptäcktes i tid innan de hann växa sig stora. Trots det så krävde en del av bränderna insatser under flera dagar. Bilden i artikeln är från just en av bränderna som LFK upptäckte.

Brandflyg är en mycket bra uppgift för flygklubbarna. Vi visar att vi behövs i samhället. Det bidrar med inkomst till klubben. Dessutom så får klubbens piloter flygtid vilket håller dem i flygtrim. Bränderna under 2014 har visat på att brandflyget kommer att behövas även framöver. Tyvärr så innebär den minskande flygtidsuttaget bland svenska klubbar att det blir allt färre piloter som håller tillräckligt bra flygtrim för att kunna ställa upp i brandflyget. Dessutom har det pågått diskussioner kring om bränslet för brandflyget ska beskattas eller inte. Än så länge så slipper brandflyget beskattning, men de timmar som medlemmarna själva flyger för att hålla sig i trim för brandflyg beskattas tyvärr.

KONTAKTEN

Ungdomsutbildning är ett måste om LFK skall kunna rekrytera medlemmar i framtiden. Vi har under det senaste året återupplivat LuFF, d.v.s. Linköpings Universitets Flygförening. LFK har stora förhoppningar om att detta samarbete kommer att öka framöver. Kanske kommer Universitetet att ha verksamhet i vårt nya klubbhus framöver? Under 2015 är planen och förhoppningen att LFK ska kunna starta upp någon form av ungdomsverksamhet. Kanske i samarbete med FFK Young Pilots och FVRF/Flygvapenpojkarna.

Det Flygande Klassrummet



Piiip Piiip Piiip! En kort blick till mobilens klocka visar att det är kl. 5 på morgonen. Normalt är det ingen tid man gillar att stiga upp vid, men på tisdagen den 20 Maj var det annorlunda. Allt gick hur enkelt som helst! Först en snabb dusch, sen frukost och bara några minuter efter det satt man på cykeln i riktning mot flygklubben. Där väntade redan 50 personer som tänkte med LuFF göra en resa som så aldrig har funnits förut. Idag var det faktisk dags att resa till Berlin för att besöka en av Europas äldsta och största flygmässor, kallad "Internationale Luftfahrt Ausstellung" (ILA).

Efter en kort närvarochek och lite inledning var det dags för hela gruppen att gå till flygplanet som startklart väntade på oss framför Skywayshangaren. Eftersom man knappast får in 50 personer i LFKs små Pipers och så bestämde sig LuFF helt enkelt att använda en av SAABs Corporate flygplan, en SAAB 2000. Ärligt talat känns det lite speciellt att hyra ett flygplan i den här storleksordningen, speciellt när man kollar till kostnaderna! Men med hjälp av sponsring från SAAB, Aerocluster Sweden (Nu-Link) och företaget Etteplan blev det möjligt att sänka flygpriset för studenterna så mycket att det inte



var några problem att få flygplanet fullt.



Framför vår fina SAAB 2000 var det först dags att ställa upp sig för ett gemensamt gruppfoto innan vi började att bordsa flygplanet. När alla var på plats stängde vår flygvärdinna Nina dörren så att Håkan och Bengt, som flög oss den dagen, kunde starta både motorerna. Bara några minuter efter det stod flygplanet på bana 11 och lyfte exakt kl. 7 från Linköping.

Efter vi stigit genom några små stratusmoln som hade bildats under morgonen började Nina servera oss te och kaffe. Redan på marken

märkte man att de här passagerarna var lite speciella. De 40 unga ingenjörerna och flygteknikerna kollade i alla luckor och hörn som fanns på flygplanet och diskuterade flygplanskonstruktion och förförande under flygningen allt eftersom nya saker upptäcktes. De flesta har redan hört mycket om SAAB 2000 i deras undervisning på Linköpings Universitet eller på Anders Ljungstedt Gymnasium och därför var hela flygningen med det här flygplanet extra intressant.

KONTAKTEN

Jag däremot var upptagen med att svara på Zenaidas 1000-tals frågor! Hon var Correns journalist som vi tog med på resan så att hon kunde berätta för Linköping om att flyg har en framtid i Linköping och att det finns massa unga som tycker om det. Hennes artikel och många bilder hittar ni här.

Nästan obemärkt började flygplanet sjunka mot Berlin. Förbi min gamla flygplats Strausberg öster om Berlin svängde vi, efter 1 timme flygning, in på final för bana 25R som tillhör Schönefelds flygplats (EDDB). Vi taxade förbi den nya terminalen, som efter flera års försening fortfarande inte är färdigställd, till en uppställningsplats ute på rampen. Här väntade redan en buss på oss och jag fick från rampagenten en bunt boarding cards så att vi skulle slippa att checka in när vi kom tillbaka.



Strax efter vi lämnade det gamla terminalen var vi på väg med shuttle-bussen till ILA-området som ligger på den nya sidan av flygplatsen. Här fick alla sina biljetter och bara några minuter senare var alla inne och gick genom utställningen. Nu fanns det massor att se. De elever som pluggar till helikoptertekniker styrde direkt till de flertalet helikoptrar som EADS och militären presenterade. Många av LiUs studenter kunde inte vänta att spana in Airbus nya A350

och A380 som båda var på plats. Erik och Marcus undersökte omgående en Grob G120 TP och kanske drömde om vi kunde ersätta LFKs Pipers med ett sådant flygplan!? Men ja, ibland får man drömma lite.

Jag däremot gick genom alla utställningshallar och besökte några tyska universitet som presenterade sig på mässan för att lär mig lite mer om deras Flygmasterprogram och för att se hur vi med LiUs nya Flygmasterutbildning ligger till. Kort därefter blev det dags för LiUs internationella studenter att presentera deras flygplansdesignprojekt framför en branschkunnig publik. Under ledning av deras lärare Patrick Berry (SAAB) och i samarbete med Price Induction, ett franskt jetmotorföretag, har studenterna undersökt hur jetmotordrivna två- till fyrsitsiga general aviation flygplan kan se ut och vilken prestanda man kan förvänta sig.

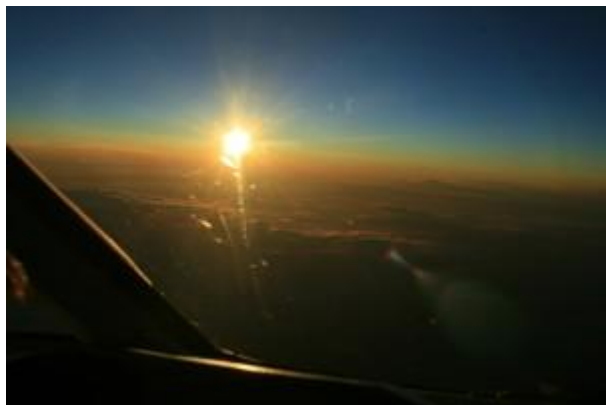


Bara några minuter efter presentationen väntade nästa punkt på LuFFs agenda. Ett möte med FMVs generaldirektör Lena Erixon. Här presenterade vi LiUs flygutbildning/-forskning och diskuterade lite hur samarbetet mellan FMV, universitetet och Anders Ljungstedts gymnasium kan bli förbättrat.

KONTAKTEN



När vi kom ut från mötet var flygshowen full på gång och vi fick chansen att se Airbus nya militärtransport A400 och den berömda Patrouille Suisse med deras sex Northrop F-5E Tiger II flyga.



Efter en lång och solig dag med 27 grader celsius i skuggan blev det kl. 18 dags att åka tillbaka till terminalen. Alla tog njutande chansen att äta och dricka lite innan Bengt, Håkan, och Nina var klara med förberedelserna inför flygningen tillbaka till Linköping. När bussen stannade framför vårt flygplan fanns det en liten röd matta som visade vägen till flygplanets trappa. En sådan service hade studenterna inte förväntat sig, men vad gör inte LuFF för att nöja sina kunder. Eller hur!?

När flygplanet började taxa till bana 07L blev det lite tyst i kabinen. De flesta var nu uppenbarligen rätt trötta och några började att somna. Men det ändrade sig omgående när vi var uppe på cruisehöjden! Efter flygningen till Berlin och under mässans gång har SAABs besättning kanske konstaterat att ett flygplan full med flygnördsungdomar uppenbarligen inte är några vanliga kunder så bestämde sig Håkan och Bengt att öppna dörren till cockpiten så att studenter kunde gå fram och lära sig mer om flygplanet och vad man gör där framme hela tiden. För många var det faktiskt dagens prick över i:et och kl. 22 lämnade 50 lyckliga studenter, elever, och lärare vårt flygplan i Linköping igen och åkte hemåt.

För mig var det dags att tacka besättning för en underbar resa med SAAB och att tillsammans med Erik och Marcus släpa de sista studenterna från flygfältet.



När jag kom hem gjorde mitt mobil igen Piiip Piiip Piiip, men den här gången var det inte klockan som ringde utan min mailbox med meddelanden från studenter och elever som tackade för en underbar och unik dag i Berlin. Fint att veta att det finns kanske 40 fler unga som brinner för flyg nu!

Der Reiseleiter

Jörg

KONTAKTEN

En viktig del av verksamheten i en klubb är medlemskvällarna och klubbaktiviteter. Flytten har tagit mycket energi under året, men vi har trots detta genomfört ett antal klubbaktiviteter.

Besök hos hemmabyggarna



Onsdagen den 26 mars så var LFK inbjudna att hälsa på hos hemmabyggarna på Norra Plattan. Eftersom LFK under året kommer att flytta dit så var det ett bra tillfälle att träffa våra blivande grannar. Tyvärr så blev vi inte så många (endast tre stycken). Antagligen så var det årsmötet som hölls samma vecka som krockade. Många har nog inte möjlighet att lämna familjen två kvällar på samma vecka.

Men vi som kom dit fick en trevlig kväll. Vi fick guidade visningar av alla projekt som pågår i deras hangar. Dessutom fick vi se bra exempel på hur man kan inreda sin hangarplats så att det

passar för att bygga sitt eget projekt.

Det finns många projekt i hangaren. Allt ifrån icke luftvärdiga nedmonterade flygplan till skinande färdigställda projekt. Och däremellan ett antal som är under konstruktion.

Det som är kul att se är hur engagerade hemmabyggarna är. Många av projekten har pågått i flera år och samtidigt så har man lagt ner 1000-tals med timmar på att bygga sin egen hangar.

Hemmabyggarna har ingen egen klubb, utan en hangarförening kallad LiP – Linköpings Privatflygförening för att tillsammans driva den hangar man byggde för några år sedan. Många av medlemmarna är dessutom medlemmar i LFK. Var och en av hemmabyggarna är dessutom medlem i EAA – Experimental Aircraft Association som hanterar certifieringen och luftvärdigheten för hemmabyggda flygplan. Läs t.ex. i denna EAA-tidningen om Thorleif:s RV-6:a.



Som avslutning så bjöds vi på fika i den varmaste hangaren. Vi som var där uppskattade besöket och av diskussionen under fikat att döma så ser vi alla fram emot att det ska bli fler flygplan och piloter på Norra Plattan när LFK hangar och klubbhus kommer dit. Tack LiP från de tre LFK:are som var där! Det blir nog fler som dyker upp nästa gång.



Kulturkrock på hög höjd – Två veckor i PNG



Jag hade i december 2013 förmånen att spendera två veckor på MAFs bas i Mount Hagen, Papua Nya Guinea. Resan blev en möjlighet att få insikt i livet som pilot med MAF och större vetskap om hur vardagen fungerar på en flygbas ute i djungeln, i ett land där skottlossningar och stamrivalitet är en del vardagen, men med många vackra människor som har nära till glädje och skratt.

MAF är förkortning för Mission Aviation Fellowship som är en organisation som finns över hela världen med målsättningen att hjälpa utsatta personer och samhällen med hjälp av flygplan.

När jag påbörjade min resa, var jag nervös för vad jag skulle möta, att resa ensam och bytet av flyg i Port Moresby vidare till Mt Hagen. Port Moresby är huvudstaden i PNG och en av världens 10 farligaste städer med 60-90 % arbetslöshet och en hög dos av gängkriminalitet. Jag hade i förväg fått en instruktion på hur jag skulle gå emellan de olika terminalerna, då flygplatsen är dåligt skyltad. Beskrivningen om hur jag skulle gå var komplicerad och innehöll moment så som att jag skulle ta mig genom en grind med hänglås – vilken någon antagligen skulle öppna för mig. Att resa som turist och ensam tjej utgjorde här en säkerhetsrisk, varför det inte var läge att gå vilse runt flygplatsen. Mitt lokalsinne är inte något att förlita sig på i vanliga fall. Vid incheckningen till mitt anslutande flyg träffade jag på en kvinna som erbjöd mig att ta rygg på henne i passagen mellan terminalerna och väl i inrikesterminalen bjöd hon även med mig till VIP-loungen, där vi sedan satt och pratade om livet och hon gav mig tips för vistelsen i landet. Det blev en bra start och jag kände mig redan välkommen till landet.



I Mt Hagen där MAFs huvudkontor i PNG finns, möttes jag av en kvinna från Nya Zeeland, fru till en av piloterna på basen. Hon blev min fadder under de första dagarna och hon visade mig runt på flygplatsen, i staden och hjälpte mig med allt jag behövde. I PNG arbetar ca 100 nationella medarbetare och 20 missionärsfamiljer från hela världen för MAF. Mt Hagen är landets tredje största stad med 46 000 invånare. Staden ligger ca 1600 m över havet bland bergstoppar som delvis består av vulkaner, omsluten av tät djungel. Tidigare gick invånarna runt med pil och båge i sina stamkläder, men nu för tiden har de bytt ut sina tidigare vapen mot pistoler och på grund av stam-uppgörelser förekommer skottlossningar och oroligheter i staden. På grund av det inleddes vistelsen med en säkerhetsgenomgång där jag informerades om att "skjut de mot huset du är i är det bra om du lägger dig ner på golvet". Som tur var lyckades jag undvika de beskjutningar som förekom i staden under min vistelse och det är ingen av MAFs personal på plats som har utsatts för någon allvarlig fara under organisationens närvaro i staden.

I PNG har MAF opererat sedan 1951 och har visionen "Essential air transport to isolated communities". De flesta byar i landet ligger isolerade från omvärlden mellan bergen utan några vägar att ta sig markvägen någon annan stans, varför behovet av flygtransport i området är stort. Dessa byar odlar i första hand kaffe och den enda externa inkomstkällan de har är att sälja det odlade kaffet. För att göra det möjligt behövs det flygtransport av varorna till större städer, vilket är en del av MAFs verksamhet i landet. Planen är att på längre sikt att hjälpa människorna ute i de isolerade byarna att

KONTAKTEN

bygga upp affärsrörelser för att kunna skapa en hållbar utveckling i landet som bygger på deras egna ekonomiska styrka. Förutom detta flyger MAF ambulansflygningar, transporterar läkare, lärare och undervisningsmaterial. De flyger även andra organisationers medarbetare och exempelvis ambassadtjänstemän som chartrar flygningar. De chartrade flygningarna blir en inkomstkälla vilka bekostar delar av verksamheten.



I Mt Hagen finns även en flygskola som MAF driver. Detta är den enda flygskolan i landet och i nuläget har de bara en instruktör. På flygskolan studerar män och kvinnor från landet till kommersiella piloter. Dessa kandidater får betala för sin utbildning själva, vilket de oftast löser med sponsring, från exempelvis kyrkor eller andra givare. Hittills har ungefär 35 piloter utbildats på skolan. Flygskolan kommer gynna landet på flera sätt i framtiden då behovet av piloter är stort och att transport med just flyg är en förutsättning för många essentiella delar av landet ska kunna

utvecklas, då det inte finns någon annan typ av infrastruktur.

Då det är en speciell uppgift att vara missionspilot så krävs det att de piloter som kommer kan tänka sig att satsa i ett antal år för att det ska vara värt den utbildning som krävs för att man ska klara av att flyga i de terränger som är på PNG. Området kräver att piloterna har flygvana och erfarenhet och man går även en intern utbildning på de sträckor man ska flyga. Planerad flyghöjd är ofta lägre än högsta bergstopp. Att man då måste kryssa runt bergstoppar tillsammans med att landningsbanorna ofta är ytterst unika gör att flygningen är utmanande på ett helt annat sätt än många andra ställen i världen. Jag inser att jag är bortskämd med raka, platta och i många fall asfalterade landningsbanor här i Sverige. I PNG hade flygfälten ofta en lutning på över 10% och avslutades med antingen en bergsvägg eller ett stup. De är också sällan raka och platta. Ett fält jag startade från såg man inte hela fältet, utan en person stod längst ner och vinkade när det var fri väg för att starta.



Det bästa med resan för mig var mötena med lokalbefolkningen ute i byarna. Människor var otroligt vänliga och tacksamma. För många är det veckans höjdpunkt när MAF-planet kommer och en livlina ifall något skulle hända. Jag är även glad för den insyn och erfarenhet piloterna jag fick följa gav mig. Deras villighet att tjäna befolkningen, att lära ut och deras passion för flyg smittade verkligen av sig. Det som de första dagarna kändes överväldigande och skrämmande vändes efter en tid till något spännande och lärorikt. Väl hemma i Sverige igen efter att jag hunnit bearbeta upplevelserna bär jag med mig många värdefulla erfarenheter och en längtan efter att komma tillbaka, se mer och kanske själv bli en del av arbetet i framtiden.

/Emma Zahlin

Ett haveri för länge sedan



I våras lades en bild på ett havererat flygplan upp på vår Facebooksida. Den fick mig att börja leta i klubbens arkiv.

En bekant till en klubbmedlem hade varit uppe och vandrat på Ottfjället och hittat vraket, men inte lyckats få reda på vad som hänt.

Koordinaten för nedslagsplatsen är N 63.19739 E 012.95922.

Jag hittade efter lite letande att SE-EKK var en Beech M23 Musketeer som köptes in till klubben 1965. I SFF arkiv finns följande data:

SE-EKK

Typ: Beechcraft A23 Musketeer II

c/n: M-720

Tillverkad år 1965

Interrimregistrering 1965-03-31 Travelair Scandinavia AB, Norrköping

Registrerad 1965-07-12 Linköpings Flygklubb, Linköping

Haveri 1966-12-16 Ottfjället, Jämtland, markkollision under flygning från Luleå

Avreg 1981-02-09 Totalhaveri.

I vår jubileumsbok "Allmänflyg under 50 år i Linköpings Flygklubb 1933.1983" står följande att läsa:

"1966 skulle få ett sorgligt slut. Den 16 december drabbades LFK av ett haveri med motorflygplan som fick dödlig utgång. Under en flygning från Luleå till Linköping flög SE-EKK under instrumentflygning i mörker in i Ottfjället väster om Östersund. Båda de ombordvarande omkom. Orsaken till haveriet förblev okänd, men man antar att en norsk radiofyr stört NDB-fyren i Sundsvall och orsakat en felvisning på flygplanets radiokompass så att färdlinjen blev en annan än den avsedda."

Jimmy Dahlström, som hittade vraket, har letat i lokaltidningarna i Östersund och hittat en hel del artiklar om händelsen.

Sammanfattningsvis så kan man läsa i artiklarna att den 16 december klockan 15.20 startade Ingenjör Uno Norrbom och Lantbrukare Ingvar Hallerfelt från Luleå med beräknad landningstid i Linköping klockan 20.05. Samtidigt så startade även ett annat flygplan från LFK med kurs mot Linköping. Vid 18-tiden hörde Herr Egon Ottehed ett muller samt såg ett ljus vid Ottfjället och kontaktade därför polisen. Vid kontakt med flygledningen så visade det sig att man tappat kontakten med SE-EKK.



Den kände fjällflygaren Gunnar "Spökis" Andersson deltog i eftersökningarna efter flygplanet. Vid 11-tiden på lördagen hittade "Spökis" vraket på Ottfjällets västtopp. Bägge piloterna hittades omkomna.

KONTAKTEN

Den fråga som uppstod var givetvis hur det hade gått till? Varför var flygplanet så kraftigt ur kurs?

Vittnen hade sett flygplanet passera Alsen och följa E75 upp mot Åre och passerat Åreskutan på ca 1500 m höjd. Radiopejlen var inställd på 118,1 som var Sundsvalls frekvens. Norrbom som flög hade haft kontakt med det andra flygplanet från LFK fram till Härnösand där han meddelat att de hade fel på kompassen. De fortsatte med enbart magnetkompassen som hjälp för att hålla kursen. Vid olyckstillfället var det stjärnklart, så man antog att Norrbom hade försökt att visuellt navigera söderut. Motorn hade kuperats vid nedslaget och magneterna hade slagits ifrån. Vittnen hade dock hört ett motorpådrag strax innan haveriet så frågan är om motorn slogs ifrån efter nedslaget? Ottfjället är känt för kraftiga upp och nedvindar som segelflygarna nyttjar för höjdrekor, men som kan resultera i katastrof om man i mörkret kommer för nära bergstoppen.

Haverikommissionen tillsatte en utredning under ledning av Kapten Lennart Bergström tillsammans med Byrådirektör Volrat Bruzén och Ingenjör Lars Glitze.

Då det nog ansågs vara för svårt att frakta ner vraket från fjället så har hon legat kvar där sedan 1966. Då och då så upptäcks hon av fjällvandrare och då uppstår alltid frågan om vad som har hänt.

En resa till Ottfjället



När jag i våras fick reda på att ett av klubbens flygplan låg kvar på Ottfjället efter ett haveri för 48 år sedan så beslöt jag mig för att resa dit och sätta upp ett minnesmärke på vraket. Dels för att informera andra som upptäcker vraket så att de vet vad som hänt, dels för att visa respekt mot de två medlemmar som omkom i haveriet och få till ett avslut på en händelse som var ett stort trauma för klubben samma år som jag själv föddes.

Jag gick ut med ett meddelande i våras för att se om det fanns fler klubbmedlemmar som var intresserade av att följa med på resan. Men på

sommaren är det många andra aktiviteter som lockar och de flesta har svårt att resa bort från familjen under ett par dagar. Till slut så blev det jag och Peter Curwen som tog SE-KIT på en långresa.

Vi började med att planera resan. Själva resan skulle också bli en upplevelse. En av förutsättningarna var därför bra väder så att vi skulle kunna gå under moln. Vi planerade in ett par stopp på vägen för att besöka nya platser samt bytas av vid rodret. På uppresan så blev första stoppet på Siljansnäs (ESVS). Sedan stannade vi till på Optand (ESNM) för att besöka flygmuseet där. Slutligen stannade vi på Åre Molanda där vi tältade i två nätter. Hemresan gick via Hedlanda (ESNC) och återigen Siljansnäs.

Flygning i fjällmiljö är en utmaning. Vädret kan snabbt slå om. Kring bergstoppar kan rotoror och lävågor uppstå. Det gäller att vara medveten om hur hög terrängen är runt omkring utfall man måste stiga. När jag gör en karta för flygning i Norrland så ritas jag alltid ut vilken lägsta sektorhöjd jag har för varje ben på navigeringen. Jag väljer



KONTAKTEN



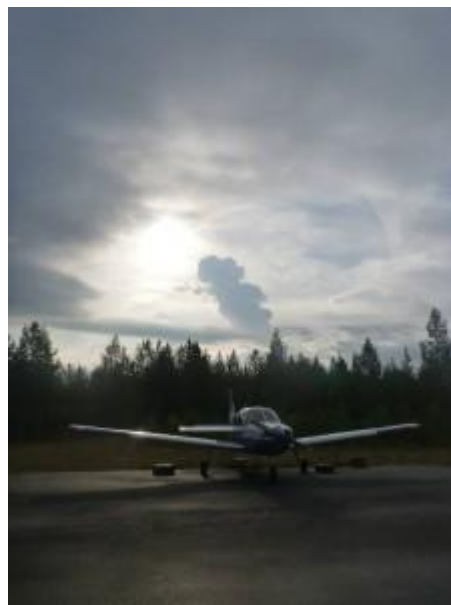
också att dra navigeringen så att jag följer dalar så att jag slipper komma i närheten av fjälltoppar. Flyger man på lägre höjd så måste man vara medveten om att master och kraftledningar är betydligt högre än de är i södra Sverige.

Med i bagaget så hade vi överlevnadsutrustning för fjällmiljö. Vi valde också att flyga med flytvästar på under hela resan. Anledningen till detta är att det är mycket skog i vissa områden och ont om bra nödlandningsplatser annat än i sjöar. För de ben som gick i fjällmiljö så skickade vi också in färdplaner så att flygräddningen vet var de ska leta om något skulle inträffa.

Den 29 juli så var det dags för avfärd. När vi kom till Norrköping så fann vi dock att vänster landställsdämpare på SE-KIT hade säckat ihop. Vi bad teknikerna om hjälp och de fyllde på kvävgas i bägge landställena. Problemet fixat (trodde vi).

Resan till Siljansnäs genomfördes i strålande väder. Men när jag skulle landa så kändes dämpningen mycket mysig och det blev en rejäl studs. När vi inspekterade ställen efter landningen så rann det olja från vänster dämpare och bägge dämparna var fullt utfjädrade och stenhårda. Den enda dämpningen vi hade låg i däckens flexibilitet. Vi beslöt oss dock för att fortsätta då teknikerna i Norrköping hade ansett att trycket skulle sjunka efter ett tag. Tyvärr så var flygmuseet i Siljansnäs stängt, så vi nöjde oss med en glass och något att dricka i värmen innan vi åkte vidare.

Nu var det Peters tur att ta över rodret på vägen mot Optand. Fältet är en gammal krigsbas och en kortbana till F4 Frösön. På fältet håller också Östersunds flygklubb till. Vi gick varje fall först in i restaurangen på Teknikland för att få i oss en smula mat efter resan. Jag passade på att testa Bisonhamburgare. Tydligt finns det någon i närheten av Östersund som föder upp amerikanska Bisonbufflar! Fullt OK, men en vanlig hamburgare hade varit lika bra.



Vi pratade en hel del med en anställd på museet. Han var en smula bitter över att Teknikland tog alla inkomster, trots att många besökare kom dit enbart för att titta på flygplanen. Entrebiljetten till teknikland kostade 150 kr och endast 30% gick till flygmuseet. Resten gick till diverse utställningar för att locka barnfamiljer. Flyg- och Lottamuseet är i varje fall värt ett besök för oss flygnördar. Det finns en hel del flygplan som använts för fjällräddning då det varit en av huvuduppgifterna för flyget i Jämtland i alla år. Flyglegenden Gunnar "Spökis" Andersson är också väl dokumenterad, vilket var mycket intressant för vår del då "Spökis" var den som först upptäckte SE-EKK dagen efter haveriet.

Efter Optand så var det slutligen dags för sista färdbenet till Åre Molanda. En intressant landningsbana eftersom den även används för sjöflyg. Därför finns det en kaj direkt i banbörjan på bana 27. Inte läge för en minuslandning med andra ord! Vi ställde upp våra tält och började göra i ordning kvällsmaten. Jag och Peter hade valt lite olika princip för maten. Han hade valt fjällvandringens principen med frystorkad mat och fick därför ett behagligt stort bagage. Jag passade på att ta med färsk mat som tålde värme eftersom jag ändå tänkte att vi slapp bära på maten på fjället och det var gott om plats i flygplanet. Mitt bagage var därför tre gånger så stort som Peters! Det blev en tidig kväll eftersom vi

KONTAKTEN



bägge var trötta efter flygningen. Under natten regnade det kraftigt och åskade en hel del. Det fick mig att fundera över om det var klokt att sova på ett flygfält, men jag lyckade somna om trots det.

Dagen efter var det åter strålande väder och vår guide Jimmy Dahlström samt Jens Larsson, som är reporter från Östersundsposten, mötte oss på flygplatsen för transport till Ottfjället. Vandringen upp för fjället tog ca en timme. Jens, som skulle ställa upp i fjällmaraton nästa vecka, och Peter, som är van fjällvandrare, höll bra tempo medan jag och Jimmy sackade efter en smula. Mer

löpning och mindre bilåkande framöver för min del med andra ord.. Till slut kom vi i varje fall upp till toppen där vi hade en strålande utsikt över Jämtlandsfjällen.

Strax nedanför toppen så kom vi slutligen fram till SE-EKK. Det är förvånansvärt att se ett flygplan i så bra skick efter 48 år på fjället. Genom åren så har besökare samlat ihop de utspridda delarna från haveriet så att de nu ligger och ser ut som ett komplett flygplan. Detta har lurat många som sett vraket från luften. Från början låg kroppen upp och ned och vingarna en bra bit från övriga flygplanet. Motorn, som är för tung för att flytta, ligger fortfarande kvar ca 50 meter bortanför och på en högre höjd än resten av flygplanet. Av sprickorna att döma i motorn så snurrade propellern vid nedslaget.

Sture har fått tag på haverirapporten som analyserat i detalj vad som hände med SE-EKK. Den kommer att skickas till LFK inom kort och kommer att läggas ut på vår hemsida.



Så blev det dags att sätt upp vårt minnesmärke. Jag hade tagit fram en aluminiumplatta där jag graverat in följande text: *"Den 16 december 1966 havererade på denna plats en Beechcraft M23 Musketeer med registrering SE-EKK. Planet var på väg från Luleå till Linköping. I haveriet omkom de bägge piloterna: – Uno Norrbom, – Ingvar Hallerfelt. Kamraterna i Linköpings Flygklubb reste denna minnestavla 2014."* Plattan popnitade jag fast strax bakom registreringsbeteckningen där skrovet såg bäst ut. Förhoppningsvis kommer minnesplattan att hålla lika länge som flygplansdelarna.

Jens intervjuade oss och frågade varför vi hade gjort denna resa. Jag svarade att nu när klubben håller på att göra sig av med våra gamla lokaler så är det viktigt att vi kommer ihåg vår historia. Dessutom så är det nyttigt för oss piloter att lära av haverier för att undvika att begå samma misstag själva. Det känns skönt att visa respekt för våra klubbkamrater som dog här för så många år sedan och läka ett gammalt sår i klubbens själ.

KONTAKTEN

Ett stort tack till Jimmy Dahlström som kontaktade oss i våras efter att han hittat SE-EKK! Han mötte upp och skjutsade oss till Ottfjället trots att hans flickvän var planerad att föda deras första barn i dagarna. Hoppas allt gått bra med födseln och att bilen hämtat sig efter resan upp på berget!

På hemresan så stannade vi i Hedlanda där vi pratade med de som driver flygplatsen. Det är kul att det finns folk som orkar med detta. Men samtidigt är det mycket svårt för dem att få budgeten att gå ihop. Ytterligare ett skäl för oss privatflygare att åka ut på resa och besöka dessa flygplatser så att vi visar att de behövs och stödjer deras ekonomi genom att handla mat och köpa bränsle. Själv så beundrade jag det fina "flygledartornet". Precis ett sådant vill jag att vi bygger på det nya klubbhuset så att vi får en utsikt över Saabfältet. Givetvis i kombination med en uteplats där man kan fika på sommardagar.



Sista stoppet blev Siljansnäs. Det blåste kraftigt och vindriktningen gav upphov till en hel del turbulens över skogskanten när vi landade bana 32. Sista spiken i kistan för den stackars stötdämparen på SE-KIT. När vi taxade in över gräset så var det inte mycket till dämpning kvar. Vi hade en intressant diskussion med personalen på Siljansnäs. I området finns det många flygplansvrak från andra världskriget och en flyghistoriker vid namn Bengt Hermansson anordnar resor till dessa vrak. Jag ska kontakta honom och se om vi kan få till någon visning. Alternativet är att åka ner till Varberg där de numera renoverar en Heinkel 111 som de hämtat upp från

fjällen. Bengts samlingar finns numera i Norge. Kanske också ett ställe som är värt att besöka i framtiden? Bengts fokus ligger på militära vrak, men han är säkert även intresserad av SE-EKK.

Till sist så var det bara ett ben kvar på vår resa. Fortfarande kanonfint väder. Jag hade sett att klubbens brandflygare haft ett strålande resultat denna vecka med många upptäckta bränder. Vi kunde ju inte vara sämre! På vägen så hittade vi två skogsbränder. En i Ramsnäs och en i närheten av Norrköping. Men till slut var vi i varje fall tillbaka där vi började och parkerade SE-KIT utanför klubbhuset i Norrköping. Nu får hon vila ett tag till dess att stötdämparen blivit lagad.

Summering: En mycket trevlig flygresa som jag rekommenderar för övriga klubbmedlemmar. En terräng olik den vi i vanliga fall flyger över och landningsbanor som har sina olika utmaningar. Dessutom finns nu ett LFK-monument på Ottfjället som är ett intressant resmål för de medlemmar som gillar att vandra i svenska fjällen.

Kommer vraket att få ligga kvar framöver? Frågan har varit upp på Länsstyrelsen i Östersunds bord ett antal gånger då det ligger mitt i ett naturreservat. Det har funnits planer på att lyfta ner det med helikopter från F4 i Östersund på den tiden flottiljen fanns kvar. Men eftersom all olja och bensin runnit ut för många år sedan och vraket ligger otillgängligt till så har det prioriterats ner.

Sture har rotat i Riksarkivet och fått tag på haverirapporten från utredningen av vad som hände med SE-EKK. Huvudteorin är att man låste på fel NDB-fyr och att kompassen inte var devierad vilket resulterade att piloterna inte märkte att de styrde åt fel håll. Haverirapporten ligger på vår hemsida samt i en pärm som kommer att finnas tillgänglig i det nya klubbhusets bibliotek.

KONTAKTEN

För att visa att klubben gör nytta på flygplatsen så har vi ställt upp så mycket vi kan för vår närmaste granne, LCA – Linköping City Airport. Under 2014 bl.a. med visning av flygplan och simulator för flygrädda och vid invigningen av SAS flyglinje från Linköping till Köpenhamn.

Att bota flygrädsla



Alla har vi våra fobier och rädslor. Själv så ogillar jag spindlar och är, ironiskt nog med tanke på att jag gillar både att klättra i berg och att flyga, också rätt så höjdrädd. Många människor är rädda för flygning, vilket i dagens samhälle kan vara en kraftig begränsning för möjligheterna att röra sig i världen. Precis som med andra känslor så är det ofta svårt att definiera vad det är som skapar denna rädsla. Men som med så mycket annat, ska man bli kvitt sin rädsla så måste man utmana den.

Linköping City Airport erbjuder därför sina flygresenärer en endagskurs för att utmana sin flygrädsla. Första utbildningstillfället var i 22 februari och nästa den 29 mars. Psykolog Olle Wadström och piloten Magnus Bäcklund pratar om flygning och vad det är som kan ge upphov till flygrädsla.

Linköpings Flygklubb blev tillfrågade om vi kunde ställa upp och visa flygplan för kursdeltagarna. Dessutom så skulle de få chansen att prata med personer som verkligen gillar flygning. Självklart så ställde vi upp. Detta är ett bra tillfälle att visa att klubben tillför samhället mer än bara flygning för medlemmar och utbildning av piloter.

Då vi under förmiddagen hade städat ur våra hangarer så stod en hel del flygplan utomhus. Tyvärr så gick solen i moln, så vi fick gå in i hangaren för att undvika att frysa om öronen. Men där inne så fick alla som var intresserade sitta i en PA-28 och känna på spakarna.



Massor av intresserade besökare i simulatorn

Sture ställde sedan upp som simulatorinstruktör och lät hugade elever få prova på att flyga på säker höjd. Ofta så är det avsaknaden av kontroll eller tron på att flygning är svårt som gör att man blir rädd för flygning. I en simulator finns det chans att flyga själv och inse att för en utbildad pilot så är det inte så svårt.

KONTAKTEN

Det fanns ett stort intresse från kursmedlemmarna att komma till klubben för att flyga lite mer simulator och t.o.m. ta en provlektion. Jag hoppas att vi inte skrämde eleverna, utan att vi får möjlighet att ställa upp fler gånger på liknande kurser.

SAS på ESSL



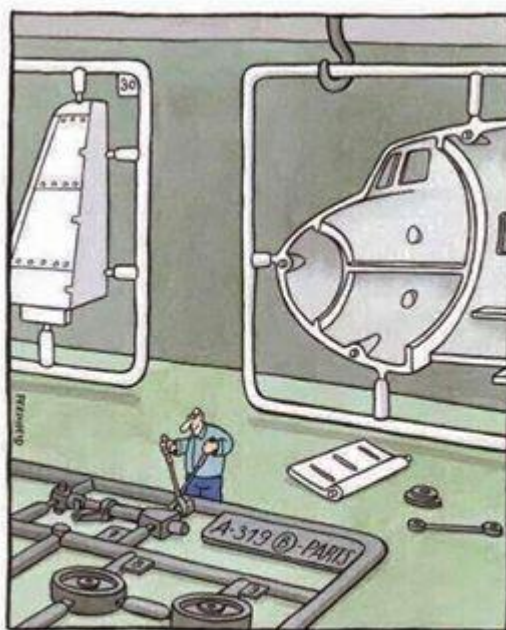
30 mars var det stor invigning av SAS verksamhet på Linköping City Airport. Alla som tillhör gräddan av societeten var där. Landshövding, kommunstyrelsens ordförande m.fl. Givetvis så var vi flygklubbar där för att hälsa vår nya granne välkommen. Det gjorde inte saken sämre att det dessutom vankades tårta och lite bubbel.

Flygklubbarna hade fått hedersuppdraget att stå längs med den röda mattan och välkomna de första landande passagerarna.

För att skapa lite stämning så hade vi kört fram två flygplan. Temat skulle vara veteranflyg, så vi valde MVFK:s Safir SE-LAZ och Segelflygklubbens Cub SE-GCM. Själva så var vi klädda i typiska flygarkläder.

Segelflygarna i solhattar och Jag och Nicke i flygförarutrusning anno 1943 resp. 1918.

Jag fick förmånen att säga några ord till den samlade skaran och passade på att hälsa dem välkomna till Linköping och att de inte fick glömma bort att flygklubben var här först, och det redan 1933!

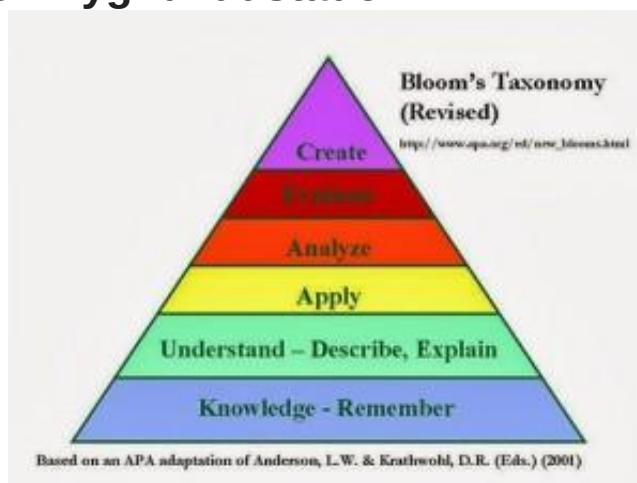


Juergen's job at Airbus was exactly like his childhood dreams.

KONTAKTEN

En viktig aktivitet under året har varit att marknadsföra LFK och flygklubbarna mot kommunen och myndigheter så att de förstår behovet av flygklubbar i Sverige. Avslutningsvis i detta samlingsnummer är ett par av dessa artiklar.

LFK, basen för Flyghuvudstaden



Linköping marknadsför sig som Flyghuvudstaden. Det är logiskt med tanke på att Malmslätt ses som det svenska flygets vagg. Den svenska flygplanstillverkaren Saab har sedan mer än 80 år sitt huvudsäte för både militär och civil flygproduktion i Linköping. Enligt kommunens undersökningar så är idag ca 18.000 personer mer eller mindre direkt involverade i flygindustrin i Linköping.

Men vilken är LFK:s roll i allt detta? Är vi, som somliga tror, bara en klubb för välbetalda äldre män som bedriver en lyxsport som bullrar och smutsar ner miljön med giftiga avgaser?

Nej. Långt ifrån detta.

LFK har ca 320 medlemmar. Tillsammans med de övriga flygklubbarna i Linköping har vi mer än 500 medlemmar. Med familjer och vänner så rör det sig om tusentals personer i Linköping som har mer eller mindre direkt koppling till LFK:s verksamhet. Medlemmarna består av allt från ungdomar som pluggar på högskolan till busschaufförer, militärer, läkare och ingenjörer. Majoriteten är, liksom i många andra motorsporter, män, men det går åt rätt håll. T.ex. när jag tog mitt PPL så var vi nio elever, varav två tjejer.

Vi ser oss själva som en av pusselbitarna i Flyghuvudstaden. Vi utgör en del av den breda bas som gör det möjligt för Linköping att ha spetskompetens inom flygteknik.

LFK, en del av svensk flyghistoria

LFK bildades 1933 av piloter och ingenjörer vid ASJA, officerare vid F3 och CVM – Central Verkstad Malmslätt. Som kuriositet omvandlades ASJA till Saab år 1937, så LFK är faktiskt äldre än vår granne på Saab-fältet! Allt sedan dess så har kopplingen mot flygindustrin och Flygvapnet varit tät. Genom åren har många kända Saab-profiler varit medlemmar och ordföranden i LFK.

T.ex. var den kände flygplanskonstruktören Erik Bratt medlem i LFK. Hans gamla privatflygplan, en Jodel D 119, flygs fortfarande av ett par LFK-medlemmar och ställs in varje natt i sin hangar benämnd "Silvervingar". Den hangar där hon haft sin hemvist sedan Bratts dagar och som tillhör LFK.

Den legendariske chefsprovflygaren Claes Smith var ordförande för LFK mellan 1948-1951. Han genomförde bl.a. de första provflygningarna med Saab B 18, J 21 och Scandia.

1954-1956 var stridspiloten Ian Iacobi ordförande. Han gjorde sig känd som frivillig pilot vid F 19 under Finska Vinterkriget och den första svenska pilot som sköt ner ett flygplan i luftstrid.

KONTAKTEN

1957-1968 var chefsprovflygaren Bengt Olow ordförande. Han genomförde bl.a. de första provflygningarna med Saab 32 Lansen och 35 Draken.

LFK, utbildar och skapar flygintresse

Flygindustrin behöver ingenjörer. Men att bygga ett flygplan är inte som att programmera en diskmaskin. Det krävs förståelse för hur produkten fungerar som helhet, även om man bara är med och bygger en del av den.

Inläring sker, enligt psykologiska teorier, på flera nivåer. Det börjar med medvetande och förståelse om ämnesområdet, fortsätter med praktiskt användande av kunskaperna för att slutligen nå eget skapande och vidareutveckling. LFK bidrar med lärande på alla dessa nivåer.

LFK har två huvuduppgifter. Den ena är att utbilda piloter. Ett fåtal av dessa hamnar längst fram i trafikflygplan i bolag som SAS. Ytterligare ett fåtal hoppar in på den militära flygbanan och blir stridsflygare. Majoriteten hamnar dock inom andra yrken. Många av dessa jobbar dock i Linköpings flygindustri. Det är deras flygintresse som har varit en viktig del av deras yrkesval. Här kommer den andra av LFK:s huvuduppgifter in, d.v.s. medlemsflygningen. Det är dessa ingenjörers flygning vid sidan av arbetet som fördjupar deras kunskaper om hur ett flygplan fungerar i praktiken. Handen på hjärtat. Hade den svenska flygindustrin varit lika bra utan välutbildade svenska flygingenjörer? Hade dessa ingenjörer varit lika välutbildade inom flygteknik utan sin pilotutbildning?

Flygteknikerutbildningen på Ljungstedska gymnasiet har nytta av LFK och det övriga privatflyget i Linköping, då det ger goda möjligheter till praktik genom att hjälpa till och underhålla LFK:s flygplan.

LFK utbildar även övriga anställda vid flygteknikbolagen i Linköping. Vid sidan om den ordinarie flygutbildningen har LFK tagit fram ett utbildningspaket med teori och lite flygning i simulator och flygplan där eleverna får en god inblick i hur ett flygplan fungerar och vilka regelverk som gäller för flygning. Denna utbildning hoppas vi även ska bli intressant för fler av flygteknikbolagen i Linköping och vi tänker erbjuda den inom ramen för Aerospace Cluster Sweden där LFK är en av medlemmarna.

LFK håller kontakten med allmänheten

Linköping har 17.000 personer som är involverade inom flygindustrin, men hur är det egentligen med kunskaperna om flyg bland de övriga 133.000 invånarna? För vissa är flyg bara "buller och miljöförstöring". De har därmed inte förstått vikten av flygindustrin för Linköping. Var kommer pengarna från som finansierar köpen av maten i butikerna, som beställer biljetterna till bion eller beställer tiden hos hårfrisören?

Efter att Linköpings Fallskärmklubb och Linköpings Segelflygklubb fick lämna Malmen för ett antal år sedan så är LFK den enda öppna flygklubben i Linköping som har kvar sin verksamhet i själva Linköping. Det innebär att LFK är en viktig del av Linköping stads möjligheter att få invånarna att pröva på det som är Linköpings specialitet, nämligen flyg!

LFK har genom åren arrangerat ett antal flygdagar öppna för allmänheten. Allt från stora flygdagar, som den som hölls 1983 där italienska uppvisningsgruppen Frecce Tricolori medverkade, till mindre Fly-Ins med uppvisning, som förra årets 80-årsjubileum. Vi tänker fortsätta med detta. Under 2014 så planerar vi att ha ett antal tillfällen då allmänheten bjuds in för att pröva på hur det är att flyga.

Genom åren har LFK haft en omfattande ungdomsverksamhet. Denna bröts delvis loss ur LFK när Segelflygklubben knoppades av från LFK 1973. Men vi planerar att starta upp en ny verksamhet under 2014. Under 2013 så har vi haft diskussioner med Linköpings Universitet och den akademiska flygföreningen LuFF om ett ökat samarbete.

Sammanfattning

Linköping växer som stad. En mycket viktig anledning till att Linköping nått denna position är framväxten av den svenska flygindustrin. Utan flygverksamhet i Linköping hade Saab inte funnits här.

KONTAKTEN

Utan Saab hade Linköpings Universitet inte vuxit fram. Utan Linköpings Universitet hade inte alla starka teknikbolag i Mjärdevi vuxit fram.

LFK har varit en del av denna framväxt och ser sig själv som en viktig del även i den framtida tillväxten av svensk flygteknik i Linköping. Utan LFK, ingen bas för Flyghuvudstaden att bygga framtiden på!

Utfloggning



Detta är ett inlägg i den pågående debatten kring myndighetsavgifter och det försämrade klimatet för svenskt allmänflyg.

Inom den civila sjöfarten har det under många år varit ett stort problem med utfloggning av fartyg. För några år sedan var Panamaflaggning ett vanligt fenomen, men numera så är det andra billigare länder som tagit över. Fenomenet kallas för "Bekvämlighetsflaggning". Det är inte bara fartygen som flaggas ut, utan också personalen. T.ex. anställs Filippinare ofta som

besättningsmän. Inte för att de är de bästa sjömännen, utan för att de är billigast. I ett debattinlägg i DN kommenterade SEKO att orsaken till detta var att bolagen ville komma undan hårda svenska regelverk. Resultatet är att de svenska reglerna, som i grund och botten är tänkta att öka säkerheten till sjöss, i praktiken har sänkt den.

Inom den civila luftfarten har dessa tendenser också börjat dyka upp. Flygbolag registrerar sina flygplan i andra länder. Man anställer inte piloter, utan köper upp tid från dem som "konsulter". Än så länge så gör man det mest för att tjäna pengar genom att sänka lönekostnader och myndighetsavgifter. Men även inom luftfarten så finns det oro för att man fortsätter jakten på kostnadsbesparingar genom att anställa billigare piloter från länder med sämre kontroll på utbildningen och att man minskar på underhållet tack vare att det utförs i länder med sämre övervakning av underhållsinstanserna.

Svensk Pilotförening har i ett debattinlägg i DN krävt att Regeringen inför åtgärder för att minska utfloggningen och lönedumpningen för flygbesättningar. Frågan är vilken lösning politikerna och myndigheterna har på detta problem? Att försöka stoppa det med lagar går inte, då utfloggningen av luftfarten faktiskt till stor del sker inom EU. Den enda vägen framåt i mina ögon är att anpassa regelverken och myndighetskostnaderna så att de är likvärdiga och konkurrenskraftiga med andra länder inom EU.

Även allmänflyget har märkt av kostnadsökningarna. Ökade tillståndskostnader för flygskolor gör att utbildningskostnaderna ökar. T.ex. har LFK kostnader för att certifiera vår simulator så att den får användas för IR-utbildning ökat från 7500 kr/år till 35.000 kr/år! LFK har ställt en fråga till Transportstyrelsen vad som ligger bakom dessa kostnadsökningar, men inte fått något svar. Även här finns risken för utfloggning. Till och börja med att svenska flygelever söker sig till utländska skolor, men långsiktigt att även svenska flygskolor börjar bedriva sin utbildningsverksamhet under andra länders myndighetsövervakning och tillstånd.

AOPA har skrivit ett öppet brev till Näringsdepartementet med kopia till Transportstyrelsen där man rekommenderar sina medlemmar att skaffa utländska flygcertifikat samt att flagga ut sina flygplan till andra länder för att på så sätt minska kostnaderna. För medlemmar i AOPA har man också tagit fram en checklista på hur man ska gå till väga för att byta sitt svenska certifikat till ett utländskt.

Vi har exempel på hur de krångliga regelverken slår på medlemmar i vår egen flygklubb:

KONTAKTEN

- Några medlemmar köpte för ett år sedan tillsammans ett flygplan i Tyskland. Det visade sig vara ekonomiskt förmånligt att behålla flygplanet i tyskt register. Då modellen har ett EASA-certifikat så är det inget som svenska myndigheter kan protestera emot.
- Ett par medlemmar håller just nu på att flytta sina certifikat till andra länder enligt de sätt som AOPA rekommenderat. Jag kommer med intresse att följa deras arbete med detta.
- Jag håller själv på att försöka importera ett flygplan från Italien, men har sprungit in i väggen då Transportstyrelsens handläggare inte accepterar att flygplanet, som av fabriken är klassat som Experimental och som flugit under många år som Experimental med allt vad det innebär av egenutfört underhåll, kan importeras till Sverige som Experimental. Anledningen är att det såldes fabriksbyggt 1997 och inte som byggsats. Enligt Transportstyrelsens tolkning av regelverken så måste ett flygplan som är byggt i fabrik vara klassat i Normalklass. Att det sedan finns massor av undantag som t.ex. Saab Safir, MFI m.m. håller inte som argument.

Jag har nu därför valt att bli medlem i både AOPA och EAA, då jag anser att dessa föreningar inte har glömt vad som är grunden för allmänflyget, d.v.s. ett fokus på att möjliggöra flygning på ett flygsäkert sätt. AOPA kommer jag att ha hjälp av för att konvertera mitt svenska flygcertifikat till annat EU-land och EAA för att möjliggöra import av Experimentalklassat flygplan.

LFK, och därmed också LFK medlemmar, är anslutna till KSAK. Den 30 mars håller KSAK årsstämma i Göteborg. LFK kommer att skicka en representant till stämman. Styrelsen har skickat med honom tre frågor som vi anser är av stor vikt för allmänflygets överlevnad.

- Minskade myndighetskostnader. Titta på t.ex. Danmark där man tagit bort certifikatkostnaderna och i stället infört passageraravgift. I Sverige har Regeringen och Transportstyrelsen gjort tvärtom. Man tolkar EU regelverk så att man inte får ta ut passageraravgifter. I stället ska myndigheten finansieras via de som nyttjar myndigheten, d.v.s. piloter och flygplansägare. Tyvärr så har privatflygare liksom alla andra med ett intresse en viss budget per år. Om en stor del av denna budget äts upp av myndighetskostnader så innebär det att det blir mindre pengar över till flygning. Mindre flygning=sämre flygtrim och en ökad flygsäkerhetsrisk. Detta är tvärt emot det som borde vara Transportstyrelsens huvuduppgift, d.v.s. att värna flygsäkerheten.
- Minskade bränslekostnader. Man införde för ett par år sedan ett skattetillägg på 6 kr/liter för flygbränsle. LFK planerar nu att i samband med flytten till Norra Plattan att gå över till blyfritt bränsle för våra PA-28:or. Borde inte detta extra skattetillägg tas bort för flygplan som använder i stort sett samma bränsle som personbilar? Varför ska motorflygsporten betala 22-24 kr/L när övrig motorsport betalar 14 kr/L? Bränslekostnaderna är en stor del av timpriset på vår uthyrning. Tyvärr så innebär ökade timpriser ett minskat flygtidsuttag för våra medlemmar då man helt enkelt inte har råd. Minskat flygtidsuttag innebär som sagt ovan sämre piloter och ökad flygsäkerhetsrisk!
- Tillgängliga flygfält och vettiga landningsavgifter. Fler och fler flygfält stängs för att det inte längre är ekonomiskt att driva dem. Fler och fler lämnar systemet med landningskort och ökar dramatiskt sina landningsavgifter. Vissa, som t.ex. Bromma, sparkar ut allmänflyget helt och hållet! Det resulterar i att privatflygare får längre och längre till alternativa landningsplatser om något skulle gå fel. Dessutom finns det alltid en risk att piloter, i sin strävan att nå ett öppet flygfält med bränsle och låg landningsavgift, helt enkelt räknar för snålt på tillgängligt bränsle och havererar p.g.a. bränslebrist. I Linköping har vi ett mycket bra samarbete med kommunen och flygplatsen, men det är långt ifrån alla svenska flygklubbar som har den förutsättningen.

Tittar man på den årliga flygtidsutvecklingen för LFK så går det tyvärr ständigt nedåt. Ett av styrelsens huvudmål är att få ner flygtimpriset för att på så sätt underlätta för medlemmarna att inom ramen för samma budget få ut mer timmar i luften och därmed öka flygsäkerheten. Vi har köpt in DA-20 som drar mindre bränsle, vi planerar att byta till billigare bränslealternativ, vi försöker dra ner på de fasta kostnaderna för klubben (tyvärr så innebär flytten en fördyrning av boendekostnader) m.m. Men vi

KONTAKTEN

äger inte alla medel och metoder själva. Myndighetsavgifter, bränsleskatt m.m. ägs av Regering och myndigheter. Där måste vi få mer stöd och inte bara ses som en finansiär av myndighetskostnader.

Inom sjöfarten har det hänt ett antal olyckor där man har i utredningen kunnat peka på att grundorsaken var utflaggning till länder där underhållet är mediokert och där besättningarna pratar språk som gör att de inte kan göra sig förstådda med andra fartyg. Tyvärr är inte frågan OM, utan NÄR det första haveriet kommer att komma inom luftfarten där haveriutredningen kan peka på myndighetskostnader, besparingsiver eller utflaggning som grundorsak?

Vision och verklighet



När man rensar i skåp och lådor inför flytten så hittar man en del intressanta godsaker lite här och där. Bl.a. så hittade jag denna lilla reklambroschyr för Linköping Aviation Park Vision 2014. Eftersom slutet på 2014 nu närmar sig med stormsteg så tyckte jag att det kunde vara kul att jämföra visionen med verkligheten. Vad ville man åstadkomma och vad har vi åstadkommit idag?

Vissa saker har blivit verklighet. Men, det är mycket som fortfarande bara är visioner.

Linköping City Airport har vuxit. Numera har både KLM och SAS har dagliga flygturer till Amsterdam och Köpenhamn. Men än så är det en bit kvar till visionen med 4 direktförbindelser ut till Europa, 4 charteralternativ, 4 lågprislinjer, 4 flygbolag och 4 kommersiella flygföretag etablerade i GAC.

Den nya dragningen av järnvägen med tillhörande resecentrum har nog ett par år innan den blir verklighet. Med den politiska röran i Sverige just nu så lär det inte tas några stora beslut än på länge. Flygplatsterminalen ligger därför kvar på södra sidan av området.

Det som har längst att gå från vision till verklighet är företagsparken som bara finns på arkitekternas ritningar i detaljplanen över området.

GAC, eller General Aviation Center har dock påbörjats. Hemmabyggarna har haft sin hangar på plats i ett par år och nu kommer även LFK dit. I och med vår flytt så fördubblas antalet flygplan som är baserade där. Vi har byggt en ny stor hangar med 16 platser som nu är fylld med våra flygplan. Vi håller på att bygga ett nytt klubbhus. En ny tankanläggning med 100LL och 91/96 är snart färdig. Det kommer att bli liv och rörelse inom området.

Problemet är bara att det fortfarande saknas kommersiella aktörer. Privatflygare i all ära, men vi har inte särskilt gott om pengar. Varenda öre vi har går till att få verksamheten att gå runt.

Det behövs därför en ekonomisk motor i området. Om det kommer dit något större kommersiellt flygföretag så kommer det att automatiskt dra med sig andra aktörer som på egen hand inte klarar av att etablera sig i området. T.ex. skulle både Linköpings Tekniska Högskola och Anders Ljungstedts Gymnasium kunna vara intresserade av att koppla sina flygtekniska utbildningar närmare flygverksamheten.

På GAC finns numera många flygplan som skulle kunna nyttjas i deras utbildningsverksamhet. Malmslätt ligger i och för sig närmare dessa skolor i dagsläget, men eftersom det är en militär flygbas så är det svårt att få bedriva civil flygverksamhet där, något som borde vara fullt möjligt på Saabfältet.

KONTAKTEN

Närheten till den största flygtekniska arbetsplatsen i Linköping och Sverige, d.v.s. Saab borde också vara attraktivt.

Jag hoppas på att den uppsving som vi nu ser på GAC kommer att resultera i att det dyker upp fler aktörer på området. Det kommer att höja värdet på marken i området och göra det lättare för nya företag att få lån för att bygga upp verksamheter där. En positiv uppåtgående spiral som skulle kunna dra nytta av den verksamhet som LFK nu har dragit igång. Visionen finns. Nu gäller det bara att göra verklighet av den!

Trots alla utmaningar så blev 2014 ett bra år för LFK. Därför så kändes det extra trevligt med att få avsluta året med flaggan i topp i form av en väl genomförd julgransflygning.

God Jul!



Flygskolan på Malmen försökte genomföra Julgransflygning veckan före jul, men blev stoppade av dåligt väder. Som tur väl så finns det andra i Linköping som inte bara jobbar gratis på helgerna, utan även betalar själva för flygtiden!

Linköpings flygklubbar genomförde den 21 december en julgransflygning över Linköping med omnejd. Med i granen var en Saab Safir och en Bulldog från Malmens Veteranflygklubb, fyra PA-28 från Linköpings Flygklubb samt Magnus Lundells Bulldog (som används i Ava-utbildning på Linköpings Flygklubb).

Vädret var bra med endast lätt turbulens under start och landning. I luften var det lugn och fin

flygning. För oss som var med och flög så ökade dessutom nöjet då vi kunde titta ner på stressade julklappsinköpare som köade i sina bilar kring Tornbyområdet.

Med ombord så befann sig även reportrar från Corren. (På artikeln på bloggen på vår hemsida finns länk till bilder och ett videoreportage som de tog under flygningen).

Nästa år så kan vi kanske få till en ännu större julgran då det finns många piloter och flygplan på nya plattan!

God Jul och Gott Nytt År önskar Linköpings flygklubbar!

KONTAKTEN

LFK NOTAM!

Flytten har resulterat i uppdateringar i AIP och i Svenska Flygfält. Ny adress är Pilotgatan 10. Då vi inte längre har någon som jobbar heltid på klubben så har vi tagit bort telefonnumret och ersatt det med info@lfk.se. PPR för landning samt anmälan om behov av tankning krävs.

