

mofly

NEWSLETTER

nr 1. februari 2005

Ordföranden har ordet

Januari 2005

Välkomna till ett nytt spännande flygår. Det gångna året blev mycket bra, med ett flygtidsuttag på 2999,2 timmar totalt trots mycket risigt väder under hela hösten. Vi överträffade budget med över 500 timmar, mycket tack vare FFK:s sjöbevakning under året.

Tyvärr fortsätter kostnaderna för service, reparation och underhåll att öka på ett oroande sätt och tar en alltför stor del av våra intäkter. Vi har därför sagt upp vårt nuvarande avtal med EMS för omförhandling.

2005 har börjat bra. För ett par veckor sedan fick Väst kustflyg en beställning från Skogsstyrelsen. Uppdraget omfattade att, tillsammans med personal från Skogsstyrelsen, kartlägga omfattningen av de skogsskador som orsakats av stormen. Uppdraget avslutades den 27 januari och resultatet blev ett välkommet kassatillskott för både AKG och Väst kustflyg.

H50P projektet kommer att fortsätta som tidigare och under våren kommer vi också att köra grundkonceptet om 3 x 3 timmar för alla nya certinnehavare och nya medlemmar och även det fåtal gamla

medlemmar som ännu inte gjort kursen.

Liksom tidigare kommer Aeroklubben att även i år deltaga i utställningen Hela Sverige Flyger, i Östra Nordstan. Utställningen pågår under vecka 9. Ni som har möjlighet att hjälpa till och propagera för flyget kan höra av er till Lasse Bjurqvist eller anteckna Er på listan i klubbhuset.

Med hopp om ett mycket bra flygår 2005.

/Bertil Planvall

Föryngring, förnyelse, förbättring

Aeroklubben i Göteborg är Sveriges äldsta och Europas näst äldsta flygklubb. Och det kan vi bara förbli om vi behåller den vitalitet och klubbkänsla som kännetecknar AKG. Vi är mer än en luftens Hertz eller Avis! Har du inte varit ute en lördag så där helt apropå på länge så kom ut och tjöta lite! Vi behöver en blandning av unga/gamla och färska/erfarna piloter. Har du inget bokat själv kanske du kan följa med någon på lite studsar eller en sväng till Backamo. Klubben föryngras/förnyas naturligt via flygskolan och fadderprogrammet, och vår flotta

flygplansflotta har föryngrats/förbättrats nyligen genom omlackningen av GYX, nya säten i KMG och nu senast STC-paketet på LGI. Moflys redaktion behöver också lite nytt blod då och då, och de senaste tillskotten är Robert Grou och Fredrik Edlund. På sikt skall vi göra oss av med de gamla stofilerna Kalle och Molle, men än så länge klamrar de sig fast.

Vi ses på klubben!

/Redax

Säkerhetsinfo

Haverikommissionen är nu klar med utredningen om PA28an som damp ner i Skälderviken i augusti, se www.havkom.se. Inga slutsatser eller rekommendationer rörande handbroms på eller av vid nödlanding i vatten finns med. Att planet sjönk så snabbt berodde antagligen på hög sättningsfart.

Arizona dream del I

Lördag 16 oktober 17:10 MST, 30 nm nordost Phoenix, 5500 fot sjunkande. Flygledaren på Phoenix Approach smattrar iväg instruktioner för att få ihop lördagseftermiddagens getingbo av airliners och småflygplan som korsar hans luftrum. ”November 35347, expedite descent”. Detta är riktat till oss, så vi ökar sjunkhastigheten så mycket vi vågar utan att spräcka cylindrarna. Vi har nyss lämnat bergen bakom oss och flyger över en enorm slätt med mångmiljonstaden Phoenix skyskrapor knappt skönjbara i torrdiset långt borta. Värmen har stigit den senaste halvtimmen och omgivningstemperaturen är trots höjden 28 grader. Till och med i den tätaste trafiken tar sig flygledningen tid att vara hjälpsam och frågar om vi vill ha vektorer mot vår destination och flygplanets hemmabas, Stellar Airpark (P19). Strax innan vi släpps fria av Phoenix Approach passerar vi rakt över det gigantiska bansystemet på stadens huvudflygplats Sky Harbor (KPHX) och ser ett pärlband av trafikflygplan ligga under inflygning.

Strax före sex landar vi i kvällsljuset på Stellers bana 17 och taxar in på ännu solvarm asfalt utanför flygskolan Angel Air efter fem dagars flygning runt Arizona och Utah. Inne på Angels kontor väntar förutom räkningen, merparten av vårt bagage som vi av viktskäl inte fick med oss. Stellar Airpark, belägen i Phoenixförorten Chandler mellan köpcentra och motell alldeles invid en bred boulevard, är ingen vanlig flygplats utan just en ”airpark”. Längs hela västra sidan ligger villor med flygplan parkerade i carporten bredvid familjens bil.

Lördag 9 oktober. I Arizonas norra del, där vi planerat att flyga, ligger marken på 1500–2000 meter över havet så vi valde att hyra N35347, en C182 turbo årmodell 2001. Detta var för övrigt samma maskin som vi – Tommy Wiklind och un-



der-tecknad – en vecka tidigare flugit in oss på tillsammans med Angel Airs instruktörer. Handhavandet skiljer sig inte från en ordinär C182 förutom att magring görs med hjälp av turbininloppstemperaturen (TIT) istället för avgastemperaturen (EGT). Dessutom måste man vara uppmärksam på ingastrycket under start, eftersom det inte får gå över den röda linjen vid 32 tum Hg, så kallad overboost. Temperaturen på parkeringen är närmare 40 grader och oljestickan är brännhet då jag gör tillsyn före checkflygningen. Checklistan är föredömligt utförlig. Strax efter lättning minskar till 25 tum ingastryck och magra till ett bränsleflöde på 16 gallons per timme, vilket ger en TIT på optimala 1580°F. Brian, svensk-ättad flyginstruktör (”mormor” är det enda svenska ord han kan), förklarar pedagogiskt. Vi stiger rakt söderut i kytig luft över det platta ökenlandskapet till 5000 fot in i det okontrollerade luftrum som kallas practice area och som används av phoenixområdet många flygskolor. Efter sedvanlig lågfartsmanövrering och studs-och-gå på närbelägna Chandler Municipal Airport kan vi fira avslutad och godkänd checkflygning och teoriproov på det närbelägna köpcentret med en god och amerikanskt för stor lunch på Cheesecake Factory. Lördagkvällens väderprognoser för

norra delen av delstaten ser mindre bra ut för söndag och måndag förmiddag. Det visar sig också att president Bush kommer till Phoenix kommande vecka för den avslutande valdebatten mot John Kerry, vilket innebär totalt flygförbud inom en 30 miles radie från KPHX från tisdag morgon klockan tio och två dygn framåt. Innan dess vill vi komma iväg.

Måndag 11 oktober. Den allmänt spridda uppfattningen att en Sky-lane inte är överlastad så länge dör-rarna går att stänga kan härmed avskrivs som en myt. Vi inser med räknedosans hjälp något som vi egentligen redan visste: också med ett minimum av packning, med urkramade tandkrämstuber och avsågade tandborstskäp kommer vi – 4 vuxna – att kunna tanka maximalt 37 gallon bränsle. Med ett bränsleflöde på 14 gallon/h och rimliga reserver kommer detta att bli ett bekymmer. Avstånden är stora i sydvästra USA och det är svårt att hitta mellanlandnings- och alternativflygplatser med tankningsmöjligheter. Vi breder ut alla kartor på motellrummets golv och sitter med Jeppesens färdplaneringsprogram Flitestar och tittar på alternativa rutter medan motellets städpersonal diskret väntar på att få ta sig an rummet. Till slut väljer vi att som första etapp flyga till Wickenburg,

som verkar vara ett litet före detta gruvsamhälle någon timme nordväst om Phoenix. Det ligger utanför flygförbudzonen och det ligger åt rätt håll. Vädret ser mycket bättre ut.



Vi får lov att lämna merparten av vår packning på Angel Airs kontor och stuvor resten. De yttre dräneringspunkterna lämnar inget bränsle. Tankarna på C182 är stora – 92 gallon – men det känns ändå olustigt att starta med bara lite bottenkylla. Strax efter 17 lättar vi och stiger på sydlig kurs för att runda Phoenix Bravo airspace innan vi viker av åt nordväst. Redan femton minuter efter start har vi bergskedjan Mariposas toppar runt oss. Vi passerar en bilprovningss bana som liknar Hällered utanför Borås. Måhända är det här Volvo testar sina bilar under ökenförhållanden? N35347 flyger stabilt och planets GPS, en KLN 94 med jättelik multifunktionsdisplay, är lättbegriplig och fungerar utmärkt. Det är svårt att hitta landmärken för navigation i öknen. Inställning av rätt TIT visar sig kräva fingertoppskänslig hantering av blandningsreglaget. Nordost om vår kurslinje hänger öknens typiska regnslöjor från molnen, så kallade "virga" (Variable Intensity Rain Gradient Aloft).

Strax söder om Wickenburg Municipal Airport (E25) passerar vi över

en bergsrygg med ett sockertoppsliknande berg och får visuell kontakt med flygplatsen. Ungefär samtidigt blinkar varningspanelen rött, Low fuel right. Flygplatsen ligger öde men det finns en liten terminalbyggnad och en telefonautomat. Vi ringer motellet, Best Western Rancho Grande, och tigger till oss hämtning. Ägaren kommer och hämtar upp oss i en stor jeep. Innan de stora interstate-motorvägarna byggdes i Arizona var ökensamhället en knutpunkt på vägen västerut mot Los Angeles. Och innan dess ett centrum för guldrushen, med cowboys, salooner och stora hattar. Idag; en sömnig men charmig utpost. Vi installerar oss på våra rum och går snett över gatan till Anita's, en pärla bland amerikansk-mexikanska restauranger. Glädjande nog har Rancho Grande Weather Channel bland kabelkanalerna – stort plus för väderhungliga piloter!

Tisdag 12 oktober. Från Wickenburg flyger vi åt nordost och stiger mot 10500 fot för att komma över berg och turbulens. Utsikten är formidabel och luften klar. Vi flyger över en grönskande floddal och passerar över Prescotts VOR. Nästa brytpunkt är Sedona, en underlig vallfärdsort för New Age-människor där det erbjuds spirituella jeepturer i öknen, seanser och försäljning av kristaller med påstådda magiska krafter. Byn ligger i en otroligt vacker dal omgiven av branta rostfärgade klippor.

Strax norr om Sedona börjar Arizonas högländ, coloradoplatån, som i denna del av delstaten är klädd av barrskog. Kvällens destination, Flagstaff, ligger på 7000 fot MSL och här börjar bergsflygningen på allvar. Flygning i bergstrakter skiljer sig från annan flygning i ett par avseenden. Något av det viktigaste är att ta reda på den aktuella densitetshöjden för start- respektive landningsplats och agera därefter. Densitetshöjden kan sägas vara den höjd ditt flygplan tror att det flyger på vilket beror på den geometriska höjden, omgivningstemperaturen,

lufttrycket, samt daggpunkten. Framförallt har temperaturen en avgörande inverkan på densitetshöjden och därför väljer man ofta att flyga tidigt på morgonen då temperaturen är låg och luften har högre täthet. Då slipper man också den kraftiga termik som förekommer i öknen under dagen. Låg lufttäthet gör också att en given kurshastighet motsvarar en högre groundspeed än vid havsytan, något som blir påtagligt vid landning. Stigprestanda minskar på grund av att motorn förlorar effekt, såvida den inte, som N35347, är turbonormaliserad.

Efter en distinkt sättning på Flagstaff Pulliam (KFLG) rangeras vi in till plattan och irrar runt en stund med vårt bagage i kvällsskylan innan vi hittar till den lilla terminalen för privatflyg, opererad av Wiseman Aviation. Receptionisten vid disken lovar att ta hand om förtöjning och tankning och ringer och bokar två rum på lyxhotellet Radisson Woodland för specialpriset \$59 natten. Boendet kommer senare att visa sig vara i toppklass, beläget invid klassiska Route 66. Två svarta katter inspekterar nyfiket vårt bagage under tiden. Katterna har till och med egna visitkort försäkrar receptionisten. Vi åker Radissons gratisskyttel till hotellet i Flagstaff. Denna stad har för övrigt ett berömt astronomiskt observatorium där Percival Lowell runt förra sekelskiftet studerade planeten Mars och förutspådde en nionde planet utanför Neptunus bana. Clyde Tombaugh upptäckte denna 1930 och döpte den till Pluto efter Lowells initialer.

Under middagen upptäcker vi att vi har glömt att avsluta färdplanen (i USA måste en VFR-färdplan alltid avslutas manuellt inom 30 minuter efter landning även på kontrollerade flygplatser). Ett snabbt telefonsamtal till Prescott Radio räddar våra plånböcker från en dyr search-and-rescueoperation.

/Albert Nummelin

Forstättning följer i nästa nummer av MOFLY newsletter.

Nordstan vecka 9

H50P

Ett år går fort och nu är det åter dags för vårt deltagande i "hela Sverige flyger" som arrangeras av Västsvenska Flygsportförbundet. Liksom tidigare medverkar Aeroklubben tillsammans med fallskärmshoppare, segel- och modellflygare, ballong och hängflyg och många andra grenar av flygverksamheten i Västsverige. Vår uppgift är att sprida information om flyg i allmänhet och Aeroklubben i Göteborg i synnerhet. Utställningen byggs upp på kvällen tisdagen den 1 mars och montern bemannas av klubbens medlemmar fr.o.m onsdag t.o.m. söndagen den sjätte mars.

En lista finns uppsatt ute på klubben och vi hoppas på stor anslutning. Vi bör ha minst tre medlemmar på plats under hela utställningen, gärna skolande elever. Du kan anmäla dig på en lista på klubben eller genom att ringa Marianne.

Med hopp om stor uppslutning!

/Lasse Bjurquist

Dags igen för en ny flygsäkerhets-träff i Aeroklubbens regi. Vi träffas kl. 18.00 antingen söndagen den 6 mars eller måndagen den 7 mars 2005. Välj den kväll som passar dig bäst! Ivan Hedin har lovat hjälpa oss att penetrera ämnet Meteorologi, d.v.s. det senaste kompendiet "Väder" som vi fick i slutet av förra året. En hel del annat smått och gott står också på programmet. Tag med Väderhäftet och ditt bästa diskussionshumör till Kviberg och glöm för all del inte av att skriva upp dig så snart som möjligt på någon av anmälnings-listorna, som finns uppsatta ute på klubben.

/H50P-gruppen

Info från styrelsen

För att förbättra informationen till alla medlemmar har vi från och med det här numret av Mofly Newsletter valt att ha en fast punkt där styrelsen informerar om viktiga frågor, vad som är på gång etc. Tanken är att vi vid varje styrelsemöte sammanfattar vad vi ska informera om och sedan lägger ut det under den här rubriken. Så här första gången presenterar vi den nya styrelsen och vilka som ingår i de olika arbetsgrupperna.

/Styrelsen genom Kalle

Aeroklubbens styrelsesammansättning och arbetsgrupper 2005

Ordförande:

Bertil Planvall

Vice Ordförande:

Karl-Johan Kritz

Kassör:

Greger Eriksson

Kjell Swenson *Suppleant*

Sekreterare / Administration:

Jonas Amdin

Catarina Ruetchi *Suppleant*

Motorflygchef / Utbildningsansvarig:

Jan-Olof Wikström

Lars Öhberg *Bitr. Motorflygchef*

Teknikgruppen:

Lars Öhberg

Henrik Holmberg *Suppleant*

Skolgruppen:

Karl-Johan Kritz

Henrik Grönberg

Per-Anders Gustafsson *Suppleant*

Karl Ekvall *Suppleant*

Klubbgruppen Info/PR:

Andreas Martin

Hasse Hellström *Suppleant/Webmaster*

Ett bildminne

Nedanstående bild visar undertecknads första kontakt med Aeroklubben. (Stöttande Helge-Eriks vingsstötta). Bilden, som är skannad från en diabild togs i september 1966 på plattan på Torslanda flygplats av en av de två andra passagerarna, medan piloten var inne på briefing (hette det väl då också?) för att kolla vädret och lämna in färdplan. Det är fredag eftermiddag och vi är på väg till Köpenhamn för att göra oss en riktig festkväll. Utgångssviden sitter redan på under ytterrocken. Väderreporten klargjorde att flygning till Malmö/Köpenhamn var helt OK på fredag e m. Däremot kunde vi inte räkna med flygväder hem på lördagen. En riktigt otäck front var på väg in. Detta förde med sig en omröstning bland passagerarna. Skulle vi avstå från resan och bara ta en stjärtsväng? Den mest påstridige passageraren menade att "Grabbar – vi ska väl inte missa Köpenhamn nu bara för lite väder! Det går ju tåg hem i värsta fall". Vi andra hann liksom inte lägga någon synpunkt förrän saken var klar. Så det blev "Up, up and away". I skymningen landade vi på Bulltofta. Sedan flygbåt till Köpenhamn och så vidare... Nästa dag åkte vi tillbaka till Bulltofta. Väderreporten gav ingen pardon. Det var bara att sätta sig på

tåget till Göteborg. (Tågresan gick IMC. Marknära stratus hela vägen). Piloten hämtade maskinen veckan därpå.

Efter denna händelse dröjde det nästan 24 år tills jag åter satt i en av Aeroklubbens maskiner. (Den vanliga orsaken förstås, "Jobb/familj/ekonomi komplext"). På försommaren 1990 tog jag chansen att åka med Arne Mårtensson på en "Spaka själv-dag". Sen var jag fast. Ett år senare var A-certet mitt.

Det kuriösa med bilden kommer nu. Under en H50P-träff härom

året hade jag Åke Olsson till bänkgranne. Ett av diskussionsämnena var "Väder". Jag nämnde för honom den här resan till Köpenhamn. Då säger han "Men det var ju mig du åkte med då!" "Jag har länge haft en känsla av att vi träffats förut för länge sen" sa jag. "Världen är liten och oberäknelig!"

Helge-Erik på bilden är tyvärr en av de maskiner som Aeroklubben förlorat. Detta i ett tragiskt totalhaveri i oktober 1967.

/Stig-Göran Jonsson



Mer muskler i LGI

Sedan tisdag 1/2 har Aeroklubbens nyaste Cessna 172 blivit upphottad till 180 pigga med ett STC-kit. STC betyder Supplementary Type Certificate och är ett godkännande för att få installera en modifiering som inte är standardmonterad på ett flygplan. Detta måste vara godkänt av LFV i berört land eller land inom EASA. I LGI:s fall hade Tyskland godkänt båda modifieringarna och det gick ganska smidigt att få ett skriftligt godkännande av svenska

luftfartsinspektionen baserat på detta. Tekniskt innebär modifieringen ny propeller, fartmätare och varvräknare monterats. Planet har också försetts med alternativt luftintag, som innebär att insugsluften tas från nedre delen av motorrummet istället för genom luftfiltret. Testas på samma sätt som förvärmern vid motoruppkörning och varvtalet skall då sjunka något. Används när man misstänker att luftfiltret blivit igensatt av is.

Maxvikten är höjd med motsvaran-

de den extra lastförmågan på plus 47 kg, vilket gör att rullsträckan vid start med full last är något längre än förut, men stigförmågan är bättre.

Fart för bästa glidtal är numera 68 istället för 65 knop. Stallfart utan bankning med full klaff är 40 knop.

Mer info finns i den blå plastmappen som innehåller tillägg till POH och som finns i planet.

/Tekn. Ansvarig Lasse Öhberg

Till sist...

Vi aeroklubbare äger våra flygplan tillsammans och vi måste vårda dem därefter. Flygplanen betingar stora värden och det är viktigt att de sköts ordentligt. Den senaste tiden har vi hittat både kaffefläckar, portionssnus och kulspetsstreck i LMZ! Det finns repor på undersidan av högervingen på både LMZ och KMG och det har hänt att inredningslistor har rivits loss vid i- och urstigning. Det kostar

mycket pengar att laga och åtgärda dessa saker, pengar som vi kan lägga på roligare saker. Låt oss alla hjälpas åt att vårda våra flygplan! Sköter vi våra plan bättre kan vi flyga billigare och det blir ännu roligare att flyga!

Under veckorna 3 - 4 flög Väst kustflyg ett antal inventerings- och mätflygningar för Skogsstyrelsen för att uppskatta skogsskadorna efter stormen. Uppdragsgivaren var mycket nöjd och har till och med skickat ett tackbrev för väl utfört uppdrag. Totalt flögs 44 timmar och 2 min vilket ger en god inkomst till både klubben och Väst kustflyg.

Redaktionen

Ansvarig utgivare: Bertil Planvall

Mofly Newsletter ges ut av:

Aeroklubben i Göteborg
Säve Flygplatsväg 32
423 73 Säve
031-92 61 00
info@aeroklubben.se

Redaktionen består av:

Karl-Johan Kritz	kalle@kritz.nu	0705-51 78 23
Lars Molin	molle@aeroklubben.se	0707-52 87 50
Peter Andersson	peter.jp.andersson@ericsson.com	0709-87 47 55
Fredrik Edlund	fredrik.edlund@telia.com	0703-71 46 33
Robert Grou	robert.grou@bredband.net	0704-22 85 66

Redaktionen mottager tacksamt bidrag och material till Mofly Newsletter till någon av ovanstående adresser.

