

# mofly

## NEWSLETTER

nr 2. april 2005

## Ordföranden har ordet

April 2005

Dags igen för en ny elektronisk MOFLY. Våren tycks äntligen ha kommit för att stanna och med detta följer naturligtvis en hel del roliga arbeten att ta tag i, som bl.a. vårens Tvätt-&Vaxdagar, städning av klubbhus och hangarer m.m. Anmälningslistor finns uppsatta på anslagstavlan, och det finns garanterat plats för alla att delta.

Under de två H50P-kvällarna 6-7 mars informerades om de rutiner som gäller vid eventuell olycka eller haveri. Rutinen finns i den röda boxen i briefingrummet i ett slutet kuvert. Kuvertet får endast öppnas vid händelse som berör klubbens flygplan eller medlemmar. Kom ihåg att endast åtgärder enligt rutinen är tillåtna. Om någon känner sig osäker på hur man

skall handla, tag kontakt med mig eller J-O Wikström för vidare information.

En annan rutin som införts är att vid flygning fylla i en blankett som finns vid bokningspärmen. Här fyller man i bl.a. destinationsflygplats, avgångs- och beräknad ankomsttid, passagerares namn och telefonnummer till anhöriga, m.m. Denna blankett läggs före avfärd i facket för resedagböckerna och vid återkomsten tar man bort den. Att lämna dessa uppgifter är frivilligt men rekommenderas starkt.

Som Ni säkert känner till vid det här laget, så har vi förvärvat ett nytt flygplan från USA. Det är en Cessna 172 SP med 180 hp motor av 2002- års modell. Flygplanet är dock tillverkat 2003 och har till dags dato flugits ca 345 timmar. Planet kommer att flygas till Sverige i slutet av april. På Påsk-

afton flögs planet från New York till Bangor i Maine för komplettering av utrustning, bl.a. installation av tillfälliga långfärdstankar. Planet kommer att vara fullständigt IFR utrustat.

Just nu pågår ett intensivt pappersarbete med interimregistrering, försäkringar för hemflygning, uppföljning av säljarens åtaganden enligt köpeavtal, installation av kompletterande avionik som är obligatorisk i Sverige men inte i USA, m.m. m.m. Vi har provflygt planet i USA och jag kan bara säga att den går som en dröm.....

Mer information kommer att lämnas i samband med Årsmötet den 15 april.

Till sist vill jag önska alla våra medlemmar en mycket fin flygvår och hoppas på en god uppslutning på årsmötet.

/Bertil Planvall

## ”Sävetornet, Sigurd Viktor Bertil redo!”

Så kommer det snart att låta på vår favoritradiostation 119.05. Viktor Bertil, eller SE-LVB som det fulla namnet på vår nya Cessna 172 lyder, är i alla på gång att bli redo. Kalle Kritz berättar mer i sin Information från Styrelsen. En annan nyhet som många redan märkt av är att transponderkoderna 307x, som vi brukat använda i varvet, ersatts av andra. Varför? Lasse Ek från Landvetter vet och berättar bakgrunden.

När detta läses har vi passerat vårdagjämningen och infört sommartid och därmed i praktiken lämnat den mörka årstiden bakom oss. Den som ändå vill studsas i mörker får bege sig söder om ekvatorn, men se upp med vad som

gäller med certifikaten. Lyckligtvis har Bob Peacock lite tips om vad som gäller inför en sådan resa. Vi på redaktionen tycker nog ändå att vår vinter är en bättre tid att ge sig söderut och hälsar den svenska flygsommaren med glädje. Mer resetips finns i den utlovade fortsättningen av Albert Nummelins berättelse från västra USA.

Detta om innehållet i Mofly; nu något allvarigare. Redaktionen bad Bertil Planvall att informera om den haveriberedningsplan som styrelsen och J-O tagit fram, se ”Ordföranden har ordet” ovan. När detta skrives har den blivit otäckt aktuell: SPU har precis drabbats av ytterligare ett haveri, återigen med

betydligt större täckning i press och TV än vad en bilolycka skulle fått. Tänk på att inte kommentera och sprida gissningar bland vänner och bekanta, och framförallt inte till pressen, om vad som hänt. Vi är alla piloter, och som sådana ses vad vi säger som Sanningen av ”allmänheten” även om vi oftast inte vet ett skvatt.

Tänk på att Mofly är beroende av era bidrag. Tveka inte att ta kontakt med oss om du har något att berätta eller något du vill läsa om, våra telefonnummer och email hittar du i redaktionsrutan sist i tidningen.

Säker och trevlig flygning! /Redax

# Arizona dream del II

*Vi har hittills fått följa med Albert Nummelin och hans besättning på en 2-dagars flygning med start från Stellar Airpark, Phoenix i norra Arizona till etappen Flagstaff där vårt flygande sällskap slog läger i förra MoFly Newsletter. Färden har gått via nattligt stopp i Wickenburg, över Arizonas barrskogsbeklädda högländ och hisnande berg. Varningspanelen "Low Fuel Right" har gjort sig påmind och de flygburna har vid ett antal tillfällen lovordat det amerikanska köket. Nu fortsätter resan med dagsetapp 3 av totalt fem....*

**Onsdag 13 oktober.** Morgonen i Flagstaff är kall och runt hotellet ligger morgondimman i bankar. Vi startar strax före nio och vinden har redan dragit igång uppemot 20 knop i byarna. Densitetshöjden är 8000 fot enligt visartavlan i gräset intill taxibanan. Först gör vi en avstickare till Barringer Crater strax väster om Winslow och en dryg halvtimme öster om Flagstaff. Den drygt kilometerstora och 150 meter djupa kratern orsakades av en 40–50 meter stor järnmeteorit som slog ned för 50 000 år sedan. Här tränade apolloastronauterna i början på 70-talet. Kratteranden sticker upp ur den annars helt platta öknen och syns på långt avstånd. Vi cirklar några varv till kamerors och passagerares glädje innan vi återvänder västerut för att runda de 10 000 fot höga slocknade vulkanerna San Francisco Peaks på vindsidan, för att därefter styra norrut mot Grand Canyon (KGCN). Trafikintensiteten runt flygplatsen, som ligger precis utanför nationalparken, är hög på grund av alla sightseeingflygningar i skytteltrafik och radiosnattret pågår utan uppehåll. GPS:en är en bekväm hjälp att ha i skarpa lägen kring kontrollerat luftrum. Efter landning i den byiga vinden taxar vi in och blir anvisade nattparkering. Även här är vinden lite kylig; höjden är 6600 fot MSL. Efter en enkel lunch med skalbagge i salladen på en hamburgersylta och



en oväntat lång promenad från flygplatsen, spenderar vi eftermiddagen och kvällen längs kanten till Grand Canyon, South Rim. Efter solnedgångens varma pastellfärger tar en enastående klar stjärnhimmel vid, med Plejaderna alldeles över horisonten.

**Torsdag 14 oktober.** Flygning över Grand Canyon är strikt reglerad och det finns en särskild flygkarta med bestämmelser. All flygning måste ske i särskilda luftkorridorer med konstiga namn och på bestämda höjder. Zuni Alpha Corridor sträcker sig från en punkt på canyonens skogbeklädda kant strax öster om KGCN och löper åt nordost. Höjden för norrgående VFR-trafik är 11500 fot MSL, så vi plockar fram syrgasmaskerna som Cessnan är standardutrustad med. Uppe på marschhöjd har vi en vidunderlig utsikt över Grand Canyon och Colorado-floden. Vi lyssnar på korridorrens air-to-airfrekvens där de kommersiella piloternas pladder pågår oavbrutet, dock utan att något viktigt verkar utbytas. Efter femton minuters flygning lämnar vi korridoren och viker av åt nordost för fortsatt flygning till lilla samhället Page mitt i navajoterritoriet vid kanten av Lake Powell, en konstgjord sjö som skapats genom upp-dämning av Colorado-floden i och med att Glen Canyon Dam bygg-

des i början på 60-talet. Page har ett kraftverk vars tre rökplymer syns på stort avstånd. Inflygningen till flygplatsen (KPAG) går över sjön och är utan tvekan en av de vackraste vi någonsin sett. Banan är, som oftast i USA även ute på vischan, både lång och asfalterad.

I Page lastar vi ur allt vårt bagage minus ett par liter dricksvatten och kamerautrustning och kan därför tanka några extra gallon bränsle. Efter hamburgerlunch på en tvättäkta drive-in restaurant flyger vi österut en timme och når legendariska Monument Valley, där många westernfilmer spelats in bland de karakteristiska tornliknande bergsformationerna. I eftermiddagsljuset spelar bergens vassa skuggor tvärs över dalens botten och förstärker det märkliga, nästan utomjordiska landskapet. Vi håller oss strax över minimihöjden inom nationalparken, 2000 fot GND. I parken finns bara ett kort grusfält som, förutom att det är privat, är förbjuden mark för N35347 som enligt hyresavtalet endast får operera från asfaltbanor.

**Fredag 15 oktober.** I denna del av USA hinner man aldrig tröttna på landskapet eftersom det ändrar utseende hela tiden. När vi nästa dag flyger från Page uppströms Colorado-floden i riktning mot nationalparken Canyonlands i Utah blir

naturen alltmer dramatisk. Detta är verkliga badlands med djupa raviner och floddalar, bergsplatåer (så kallade mesa) och ständigt skiftande färger. Ingenstans i det uråldriga land-



skapet ser vi tecken på civilisation utom någon enstaka smal grusväg som plötsligt upphör. I dessa trakter utvanns uran förr, och kanske är dessa vägar rester efter prospekteringsarbeten någon gång för länge sedan. Vi känner oss ganska ensamma i lufthavet, men vid ett tillfälle

hör vi förundrat en pilot upphetsat rapportera om den uppenbarligen "helt jävla otroliga vinden" på Durango, lyckligtvis långt österut nära Rocky Mountains. Det enda samhället på hela flygningen är Moab, en liten by på en grön plätt invid Coloradofloden, som vi använder som en sista brytpunkt innan Canyonlands (KCNV).

På Canyonlands flygfält står en flotta av cessnor eftersom det flygs en hel del sightseeing med C206 och C182 i nationalparken. Vi pratar med en engelsk sightseeingpilot som markerar några intressanta naturformationer på vår flygkarta. Parken är känd för de bågformade bergsformationer som bildats genom långsam erosion och vi lyckas fånga några av dessa på foto från luften. På väg tillbaka längs floden upptäcker vi en brand öster om vår färdlinje och ägnar en stund åt att försöka rapportera dess position till flygledningen.

**Lördag 16 oktober.** Vi beslutar att avstå från Bryce Canyon, då vindförhållandena verkar ogynnsamma för denna högt belägna flygplats (7600 ft MSL). Las Vegas är utslutet; dit for George Bush för fort-

satt valkampanj och med honom följer flygförbudszonen. Istället går färden tillbaka söderut över Grand Canyon, denna gång via den västligare Tuckup Corridor. Efter teknisk mellanlandning fortsätter vi mot sydost mot Holbrook, 50 nm öster om meteorokratern. Runt Holbrook finns flera intressanta naturformationer, som till exempel Petrified forest och Painted desert, men dessa görs bättre rättvisa till fots. Efter lyckad landning i den byiga ökenviden äter vi club sandwich och cheeseburgers på Denny's nära flygplatsen invid Route 180.

Med drygt femton timmar flygna vid återkomsten till Stellar Airpark uppfyllde vi Angel Airs hyresvillkor på minst 3 h/dygn. Tack vare låg dollarkurs och billig flygbensin kom vi ändå rimligt billigt undan, och vi lärde oss otroligt mycket geologi på köpet. Det går att från luften få en unik bild av den storslagna naturen i denna del av USA. Slumpen gjorde att vi valde rätt vecka. Några dagar efter vi hade återvänt österut drog vinteroväder in med snö över Arizonas högland.

/Albert Nummelin

## Flygsäsongen äntligen igång!

Utöver BCL-C och JAR-FCL gäller för klubbens flygande medlemmar:

Medlemmar som inte flugit klubbens flygplan under de senaste 3 månaderna men har giltigt certifikat och giltigt behörighet (godkänd PC eller flygning med lärare under de senaste 24 månaderna) kan göra check-flygning med flyglärare eller class rating instructor.

Medlemmar som inte flugit klubbens flygplan under de senaste 6 månaderna skall kontrollflyga med flyglärare eller class rating instructor.

Nya medlemmar med giltigt certifikat skall utcheckas av flyglärare eller class rating instructor.

**Kanske det är dags att förlänga din behörighet SE Piston?**

Genom att under den 12 månadsperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag på klassen genomfört:

- minst 12 timmars flygtid inbegripit 6 timmars flygtid som befälhavare samt 12 starter och landningar.

Samt minst ett av nedan alternativ:

- Träningsflygning omfattande minst 1 timma med flyglärare.
- PC eller flygprov för annan klass eller typ.

Du kan också förlänga din SE Piston med PC om du ej uppfyller ovan.

Notera dock om du går förbi behörighetens sista giltighetsdag så gäller flygprov.

Kontakta gärna skolan för bokning i god tid.

# Info från LFV - Landvetter:

Natten mellan den 18:e och 19:e mars driftsattes delar av det nya radarpresentationssystemet Eurocat 2000E och först ut är Malmö respektive Stockholm ATCC (Air Traffic Control Centre – Områdeskontroller). Till en början kommer TMC Göteborg att mata systemet för att Malmö ska få rätt ingångsdata, men inom ett år (förhoppningsvis) kan systemet i Göteborg utnyttjas fullt ut, d v s även med radardata.

I och med detta försvinner alla ”pappersstrippar” då all information såsom kurser, höjder och farter följer radarsvarets etikett genom alla sektorer varefter flygningen fortskrider.

När systemet så småningom drar igång på allvar för TMC Göteborg, sannolikt nästa år, kan det innebära en del förändringar för oss privatflygare. Som en del av er säkert redan märkt har vi fått nya transponderkoder i varvet på Säve med en nummerserie som startar på ”00”. Detta är en direkt följd av Eurocat2000E men för den som endast avser ligga i varvet så

är det precis som förr, bortsett från de nya koderna. Ska du däremot ut ur Säves Kontrollzon kan det behövas färdplan, antingen en förkortad sådan som TMC får frambringa av din flygdata eller så får du helt enkelt lämna in en färdplan på vanligt sätt. TMC Göteborg kommer alltså inte att ha samma frihet som tidigare; att snabbt och enkelt kunna lämna ut transponderkoder. Dock kommer årets säsong inte att påverkas i högre grad. Jag återkommer så fort som möjligt med ny info.

## *Något att tänka på*

Vi står inför en ny flygsäsong med allt vad det innebär. Det finns saker som är självklara men som tål att upprepas för att förhindra kaos i luftrummet.

## **Kartor**

Tänk på att kolla era kartor INNAN flygning! (De kanske rent av måste uppdateras?). När ni väl tagit er upp i lufthavet, se då till att inte penetrera

de olika TMA-golven: 1500ft, 2500ft samt 4500ft förutsatt att ni inte hämtat klarering för detta. Med andra ord: Se till att vara på rätt höjd INNAN ni når fram till nästa lägre golv.

## **Transponder**

En annan viktig ”kom-i-håg” är naturligtvis transpondern. Ha den ALLTID påslagen i ALLA typer av luftrum (även okontrollerad G-luft). Kod 7000 om inget annat anges. Dessutom – se till att mode C = ALT är tillslagen. Då rapporterar de större planens flygburna kollisionsvarningsutrustning (TCAS – Traffic alert and Collision Avoidance System) en korrekt varning med både höjd och avståndsangivelse. Om transpondern inte står i Mode C ger inte TCAS några förslag på undanmanövrar även om det relativa avståndet skulle bli farligt nära.

Trevliga och förståndiga flygningar!

/Lasse Ek, LFV - Landvetter

# Info från styrelsen

Bertil Planvall och Lasse Öhberg var i New York mellan den 17 och 20 mars för att slutbesiktiga och skriva kontrakt på det nya flygplanet. Tord Södergård (tekniskt sakkunnig i KSAK) följde med för att utföra själva besiktningen och Mark Ewaldsson (från Malmö Aviation) utförde provflygning och hjälpte till med kontakter för hemflygning etc. Flygplanet står just nu i Bangor för tilläggsinstallation av en extra höjdmätare, ADF samt DME och hemflygningen är planerad till slutet på april beroende på om vädret tillåter. Den nya Cessnan har i stort samma prestanda som SE-LGI och kommer troligen att finnas tillgänglig för medlemmarna i början av maj!

Den 15 april hålls Aeroklubbens årsmöte, denna gång i restaurang



Hyllan i Chalmers kårhus vid Chalmersplatsen. Separat vägbeskrivning har skickats ut med kallelsen. Medlemmar från Aeroklubben kommer att möta upp i huvudentrén och i entrén till själva restaurangen. Vi hoppas på ett välbesökt möte! Våren har kommit till Göteborg och med

den flygandet! Till sist vill vi därför påminna om att tänka på flygsäkerheten och planera ordentligt inför vårens och sommarens flygningar. Glöm inte helle tvätt- och vaxdarna den 7-8 maj.

/styrelsen gm Kalle Kritz

# Flying in Australia

## Getting your Australian licence

To do this, you will need to contact CASA - Civil Aviation Safety Authority (of Australia), and you can do this before leaving Sweden by visiting the website [www.casa.gov.au](http://www.casa.gov.au).

If you want to use the Sydney area as a base during your stay in Australia, you will find the regional CASA office at Bankstown Airport (not at Kingsford Smith (Sydney) International) The person responsible for flight crew licensing there is Mr Jamal Ghazi, who is a very helpful and pleasant man. In February 2002 Mr Jamal helped me to get my Australian Special Pilot's Licence - I had to fill in a form, present my logbook, JAR-FCL PPL with current medical certificate, \$50Aus(250SEK) and wait for an hour; that was all.

## Flying

Then you have to find someone with an aircraft to hire and arrange to be checked out to fly. Bankstown is a big place, with four runways - three parallel. I was told that Bankstown is the busiest airfield in the southern hemisphere with up to 1000 traffic movements a day. Usually, the three runways 11L, 11C, 11R and 29R, 29C and 29L are continuously and simultaneously active, with

arrivals or departures at approximately 2min intervals - so, up to 30 movements an hour, for say 10-17 hours a day, easily brings a total of 1000 or more. Runway 11R / 29L is reserved for circuit practice unless it is requested and available for arrival.

To get an aircraft you have to find a training organisation in order to be checked out and approved to go solo with your Australian Licence. I have experience of two different organisations and they are both very good in their own ways:

### BASAIR

This company is on the north side of the field and it is conveniently located close to the main entrance and to CASA, the Pilot Shop and the sandwich shop. Check out the website [www.basair.com.au](http://www.basair.com.au) for full details of aircraft available, the costs for solo hire and for dual training and many other things. This company has many young flying instructors, possibly twelve or more, and they are all probably younger than 25 years. Most of their trainees are also very young 17-22, say, who are preparing for careers as airline pilots.

### Clamback and Hennessy

This company, which suits me better,

is based on the south side of the field - on Tower Road, close to the control tower. It is owned and run by Ray Clamback and Aminta Hennessy, who have both been flying for more than 40 years and each has more than 16000 hours. They have several PA28 aircraft and at least one C182 for hire at very good rates, slightly less than at BASAIR, I believe, (you can check this out on the website [www.clahen.com.au](http://www.clahen.com.au)). A typical rate for a PA28 Warrior is \$123Aus +10% tax, that's no more than 700SEK and the landing fee at Bankstown is included. Landing fees at airfields away have to be paid - usually around \$15 (75SEK).

Take a look at the clahen website. You will see that Ray has many more than 200 crossings of the Pacific in single engine aircraft to his credit. What's more he has ditched twice - in 2000, when he was in the water for around nine hours, and again in October 2004 ! You can read all about these two experiences on the website pages called 'Ray's Triathlon - Fly a little, swim a little, boat a little'. I think that he is in training to make the Australian team for when this modern triathlon becomes an Olympic event. Aussies are VERY competitive !

/Bob Peacock

## Grattis!

PPL:

Carl Magnus Wilson 050328

Magnus Falck 050320

Henrik Gildebrand 050309

Mörkerbevis:

Henrik Holmberg 050330

Robert Grou 050309

Peter Andersson 050309

Håkan Wennström 050304

Thomas Isaksson 050302

Karl Ekvall 050318

## Fullt i bokningspärlen?

Varför inte sätta dig som reserv; det händer att en eller annan pilot blir tvungen att avboka. Skall du själv ställa in en flygning? Glöm inte att ringa till den som reservbokar. Då blir det fler flygtimmar och fler glada piloter, liksom det blir om du inte bokar längre tid än du behöver.

## Sträck i räkningen?

Flyttfåglarna är på väg hemåt och deras väg kan i värsta fall korsa vår. Tänk då på att fågelsträck nästan undantagslöst dyker för att undvika kollision. Sväng alltså alltid åt sidan eller stig om du vill undvika en fågel i propellern eller rutan.

# 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:

|                 |                                 |               |
|-----------------|---------------------------------|---------------|
| 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.



Aeroklubben i Göteborg • Säve Flygplatsväg 32 • 423 73 Säve  
Telefon 031-92 61 00 • Telefax 031-92 64 43 • Väst kustflyg 031-92 59 15  
pg 24 06 12-2 • bg 508-00 15 • www.aeroklubben.se • info@aeroklubben.se