

# mofly

## NEWSLETTER

nummer 4 – augusti 2011

## En intensiv sommar

**DEN HÄR SOMMAREN** har sannerligen varit händelserik. På pluskontot har vår nya utbildningsansvarige, Anette Wedin, kommit igång.

Men mest har det varit tråkiga nyheter med läckande tak och två olyckor i tät följd, tack och lov utan personsador. Kan det bero på att jag är klubbens trettonde ordförande?

**I FÖRRA MOFLY** skrev jag att jag skulle be styrelsen titta seriöst på vad en dieselkonvertering skulle innebära.

Jag trodde då att vi hade sommaren och hösten på oss innan det var dags för nästa motorbyte. Olyckan med SE-LGI gjorde att vi istället fick snabbtreda frågan. Givetvis ville vi ha flygplanet

i luften så snart som möjligt, men samtidigt skulle en ny eller nollad bensinmotor vara med oss i fem–sex år.

Styrelsen valde därför att inte förhastiga sig, även om det innebar att vi saknat två flygplan under sommaren. Det var negativt för både tillgängligheten och ekonomin, men jag tror att det var rätt beslut, precis som jag tror att det var rätt beslut att investera i en dieselmotor.

**HUR STÄLLER NI** medlemmar er till att flyga en konverterad SE-LGI? Kommer ni att genomgå skillnadsutbildningen? Kommer SE-LGI att stå obokad för det mesta? Blir det några tekniska

problem?

Många av de svåraste frågorna är tyvärr omöjliga att svara på i förväg, så vi får se tiden an. Era reaktioner hittills är dock positiva; tack till er som tog er tid att svara.

**JAG RÄKNAR MED** god uppslutning på de klubbkvällar om diesel vi tänker ordna under hösten. Alla är välkomna, elever såväl som aktiva och före detta piloter.



Peter Andersson  
ordförande

## Redo för hösten?

**SOMMARSÄSONGEN** är på väg att ta slut. Visst har det gått fort. Kanske har du vidgat dina flygerfarenheter med resmål som du själv trodde att du inte skulle få uppleva. Eller så har du kanske låtit flygandet vila under sommaren till förmån för andra aktiviteter.

Hur som helst, ringrostig i vänstersits eller inte, så går vi en vacker årstid till mötes och än finns det flygaktiviteter kvar att uppleva innan vintern tar vid.

**SOMMAREN KAN** i många fall kan innebära att olika verksamheter går på halvfart. För Aeroklubben har sommaren 2011 varit ytterst intensiv både vad gäller själva flygandet och även när det gäller handlingskraft.

Ett stort och tillika glatt gäng styrde

propellrarna mot norra Frankrike i mitten av juli månad. Många erfarenheter från årets resa finns nu samlade under klubbhusets tak.

**EN DECIMERAD FLOTTA** har även utmanat oss piloter mitt under flygande högsåsong. Vi har dessutom tagit del av beslutet att en av Aeroklubbens maskiner, SE-LGI kommer att genomgå konvertering för dieseldrift, en förändring som på sikt kommer att gynna klubben ekonomiskt men även den omgivande miljön. En högintensiv klubbssommar med andra ord.

**HUR SER HÖSTEN** ut för dig? Har du kanske planer på att hänga oftare ute på klubben än vad du gjort tidigare? Du kanske har stått i startgroparna

att gå med i någon av klubbens olika arbetsgrupper men inte riktigt vågat ta steget ännu?

**DELAKTIGHET I AEROKLUBBEN** ger dig möjlighet att delta i verksamheten på flera sätt, inte enbart genom att flyga, utan även att forma klubbens framtid.

Redax ■



# Blöt sommar i lärarrummet

## – medlemmar befarar mögel i klubbhuset

**Under sommaren upptäcktes en vattenskada i taket till lärarrummet. Problemet ska nu vara åtgärdat.**

Under sommaren drabbades lärarrummet i klubbhuset av en vattenskada från taket.

Vid närmare undersökningar visade det sig att delar av utrymmet ovanför taket var genomblött. Takreglarna hade även blivit angripna av svamp.

**UNDER DELAR AV** sommaren kunde inte lärarrummet användas på grund av vattenskadan. I stället placerades där en stor torkfläkt.

Lärarna fick i stället flytta in i



briefingrummet. Briefandet fick då förläggas till klubblokalen.

Fastigheten, som klubblokalen ligger i ägs av Göteborg City Airport men förvaltas av ett externt bolag.

Under semestern hade denne fastighetsförvaltare enligt uppgift svårt att hitta personal för att kunna åtgärda problemet tillräckligt snabbt. Därför ska arbetet ha dragit ut på tiden.

Enligt Jörgen Palm i byggnadsgruppen har fastighetsförvaltaren nu

uppgett att han lokaliserat och åtgärdat problemet.

Lärarrummet är nu åter i bruk.

**DEN INTRÄFFADE** vattenskadan har väckt frågan om mögelskador.

Medlemmar, som Mofly pratat med, har upplevt bland annat hudutslag och klåda i ögonen under flera års tid. Besvären ska ha varit relaterade till vistelserna i klubbhuset. Det är först nu som de har hittat en rimlig förklaring till sina symptom.

Frågan återstår dock om mögel finns kvar i klubbhusluften, även efter att problemet är åtgärdat.

Under sommaren har man förbättrat ventilationen i klubbhuset.



## Ny teorikurs i nya lokaler

Den 31 augusti drar Aeroklubbens flygskola igång med höstens teorikurs för PPL, privatflygcertifikat. Denna gång kommer utbildningen att som vanligt att i SPU:s, Svensk Pilotutbildnings, lokaler. Men skillnaden är att SPU har flyttat till den nybyggda fastigheten som ligger mitt emot klubbhuset.

Den trogne medlemmen Bertil Planvall kommer inte ha några lektioner under kommande termin. I stället undervisar Albert Nummelin i aerodynamik och Ivan Hedin i ämnet som kallas "luftfartyg generellt".

I nuläget verkar det åter blir fullt deltagande, det vill säga ett dussintal elever. Trots de senaste årens prisuppgång på ett flygcertifikat har det inte varit något minskat intresse, enligt Mika Hanski, teorikursansvarig.

## GÖTEBORG CITY AIRPORT:

# Höjning av startavgiften



**Det har blivit 50 procent dyrare att starta från Göteborg City Airport. Höjningen kommer sannolikt att drabba klubben.**

Göteborg City Airport höjde den 1 juli startavgiften från 100 till 150 kronor per påbörjad tons startvikt. Liksom tidigare tillkommer moms.

I praktiken innebär det att en Cessna 172 eller Piper PA28 numera får betala 375 kronor per påbörjad start, mot tidigare 250 kronor.

**FRÅGAN OM STARTAVGIFTER** har blivit extra känslig för Aeroklubbens del sedan flygplatsstyrelsen beslutat

att lämna startårskortet den sista december i år.

Det innebär att varje enskild start då kommer att avgiftsbeläggas för samtliga flygplan, även de som är hemmahörande på flygplatsen.



## EKONOMI

**UNDER HÖSTEN** kommer en dialog föras mellan flygplatsledningen och Aeroklubben för att undvika att klubbens flygande medlemmar inte ska drabbas alltför hårt.



## SOMMAREN I AEROKLUBBEN:

# Propellerskador vingklippte flottan

Mitt under flyghögsäsongen ledde två olyckor till att färre flygplan fanns tillgängliga kvar i hangaren för medlemmarna.



**Tomt i hangaren.** Det blev högtryck på de flygplan som var flygbara när vädret var flygbart under sommaren. foto: Mofly

Under sommaren ledde två olika olyckor till att klubbens Cessnaflygplan SE-GYX och SE-LGI groundades i väntan på reparation och kontroll.

Det stod tidigt klart att det skulle dröja innan de båda Cessnaflygplanen skulle få komma upp i luften igen.

Mitt under sommaren återstod endast fyra av sex klubbflygplan.

Medlemmarna verkar dock ha haft förståelse för att tillgängligheten på flygplan har varit mer begränsad än vanligt. Aeroklubbens mer organiserade verksamhet fick dock lite större problem.

**DET ENA AV FLYGPLANEN, SE-LGI,** var tänkt att vara med på sommarens stora klubbresa som i år hade ett rekordstort deltagande. I stället fick besättningen låna in en annan Cessna från en Sandefjords flygklubb i Norge.

Flygningarna inom Frivilliga flygkåren, FFK, har flutit på som tänkt men med lite pussel, enligt Pontus Boman, FFK-ansvarig i Aeroklubben:

– Verksamheten har egentligen inte blivit drabbad, men det har krävts lite

extra samarbete med andra klubbar för att få tag på flygplan för de bokade uppdragen, säger Pontus Boman.

Bland annat fick man låna flygplan från Chalmers flygklubb och från Strömstads flygklubb.

**AEROKLUBBENS FLYGSKOLA** har drabbats lite mer av den decimerade flottan under sommaren då endast ett Cessnaflygplan, SE-LVB, fanns kvar.

– Det har funnits en del Cessna-elever som inte har kunnat skola, berättar Anette Wedin, utbildningsansvarig.

Några nya elever har också fått vänta på att börja skola. En ny elev som hade tänkt börja skola på Cessna valde dock i stället att flyga Piper PA28 för att komma upp i luften, enligt Anette Wedin.

**SE-GYX BLEV ÅTER** flygbar i början av augusti. SE-LGI tros inte vara i luften förrän i september, men beror i huvudsak på att klubben passar på att konvertera flygplanet till diesel-drift.

## i horisonten



### Flygbolag testar biobränsle

Under sommaren har bland annat flygbolagen Finnair och KLM testat att blanda i biokerosene i flygbränslet för att minska på koldioxidutsläppen.

Biokerosene framställs bland annat av återvunnen frityrolja, vilket glatt många rubriksättare under sommaren.

KLM uppger själva att biobränslet inte innebär någon ekonomisk besparing. På sikt vill bolaget påverka myndigheterna att få det subventionerat.

### LFV tvingas byta radarsystem

LFV kommer inom de närmaste åren att tvingas byta ut sina radarsystem. Orsaken är att de nuvarande systemen inte är garanterat anpassade för de så kallade Mode S-transponderarna.

Mode S-systemet innebär att flygledaren inte bara får information om flygplanets höjd utan mycket mer information om flygplanet, bland annat dess fart.

### Bättre dator ger bättre prognoser

SMHI har skaffat en ny superdator, Byvind, som är fyra gånger snabbare än den tidigare.

Datorn gör mycket avancerade beräkningar som är till hjälp för att ta fram prognoserna.

Inom ett par år avser SMHI dessutom att länka ihop datorn med den norska vädertjänstens dator och på så sätt öka kapaciteten ytterligare.

Huruvida de nya datorsystemet förbättrar prognoserna även för flyget är oklart.

# SE-GYX i sidvindspröblem

Söndagen den 12 juni skedde den första olyckan under sommaren med ett av Aeroklubbens flygplan. Trotjänaren SE-GYX var på skolning i Trollhättan. Efter sättningen ställde sidvinden till det.

Eleven hade, tillsammans med sin lärare planerat en EK-skolning till Trollhättans-Vänersborgs flygplats. Vid EK-skolning, enkelkommando, är eleven ensam ombord vilket också är en del av utbildningsplanen.

Tornet i Trollhättan var vid tillfället stängt och det gick därför inte att få några väderuppgifter därifrån. I stället fick eleven och läraren utgå från de vinduppgifter som fanns för Säve och utifrån dessa uppskattades sidvinden i Trollhättan till omkring 9–10 knop.

**ELEVEN VAR I SLUTFASEN** av sin PPL-utbildning och läraren ska ha uppfattat eleven som så pass slipad på sidvindslandningar att det inte skulle vara något problem.

Läraren hade under utbildningen påtalat för eleven vikten av att skeva mot vinden vid sidvindslandning – även efter själva sättningen. Detta för att undvika att den vinge som ligger mot vinden börjar lyfta igen.

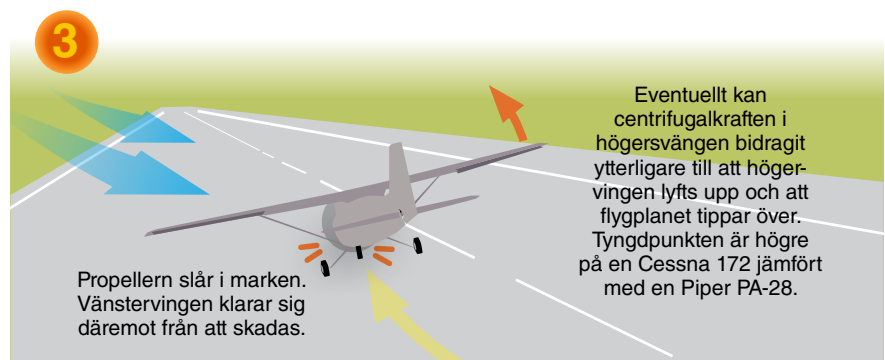
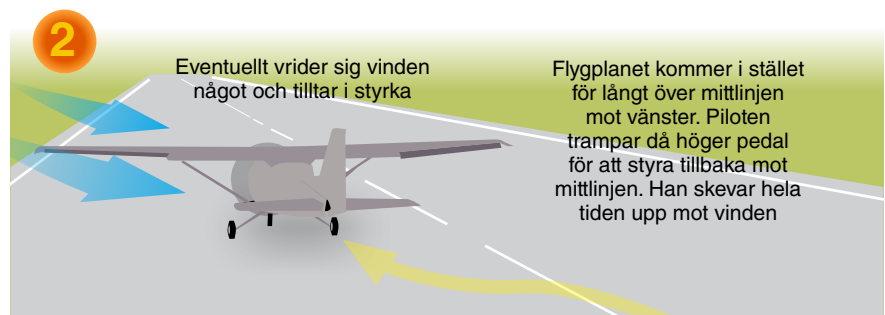
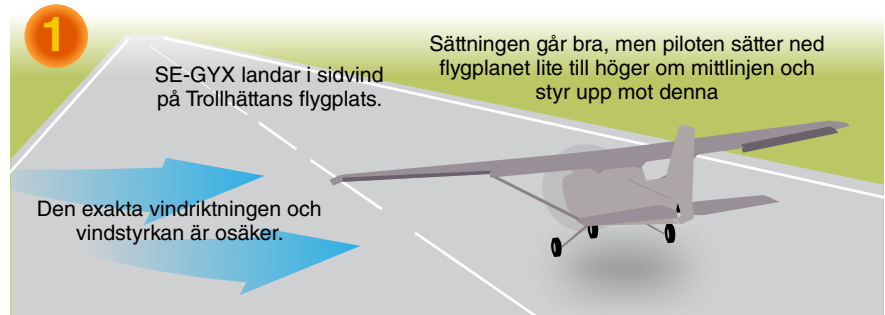
**EXAKT VAD SOM** sedan händer är en beskrivning utifrån elevens egen upplevelse.

Vid landningen på bana 33 i Trollhättan går själva sättningen bra. Men trots att eleven har hållit upp mot vinden hamnar flygplanet en aning till höger om mittlinjen, vilket eleven justerar genom att styra upp mot mittlinjen.

Eleven fortsätter skeva mot vinden efter sättningen så som man ska göra.

Flygplanet åker över mittlinjen och hamnar för långt till vänster så eleven styr tillbaka till höger mot mittlinjen igen. Då lyfts högervingen upp, flygplanet hamnar på två hjul och propeller

**Sannolikt berodde olyckan på en kombination av flera faktorer.**



Beskrivningen ovan är ingen haveriutredning. Det är en sammanfattning av elevens och lärarens uppfattning om vad som hände vid olyckan *grafik: Mofly*

slår i marken.

Eleven skadas inte.

**ELEVEN HAR EFTER** händelsen tillsammans med sin lärare diskuterat vad som hände. Sannolikt berodde olyckan på en kombination av flera faktorer.

Dels blev inte sidvinden lika påtaglig när flygplanet styrde upp mot mittlinjen. Dels kan vinden samtidigt ha vridit sig något så att vinden kom mer framifrån.

En intressant faktor kan också vara

att då eleven, som han beskriver, "jagade" mittlinjen kan centrifugalkraften vid högersvingen ytterligare gjort att flygplanet tippade över.

Slutligen kan vinden ha varit starkare och inte kommit fullt så mycket från sidan som beräknat.

**OLYCKOR VID** sidvindslandningar är relativt vanliga. Dock rör det sig oftast om att flygplanet åker av banan.

Statens haverikommission kommer inte att utreda händelsen då den inte är tillräckligt allvarlig.

# SE-LGI bakom Boeing 737:a

Den 23 juni skedde den andra av sommarens olyckor med en Cessna 172 i Aeroklubben. Flygplanet taxade bakom en Boeing 737 som drog på motorerna. SE-LGI tippade då över.

Cessnaflygplanet SE-LGI, som var på besök på Halmstads flygplats, hade landat på bana 19 och var därefter på väg att taxa mot klubbhuset.

I samband med detta passerade flygplanet bakom en parkerad Boeing 737 som samtidigt drog på motorerna för att taxa iväg.

Det mesta tyder på att det i samband med händelsen har blivit ett missförstånd mellan aeroklubbspiloten och tornet.

Tornet ska strax innan ha frågat piloten om hon hade koll på 737:an. Piloten ska då ha uppfattat att frågan var om hon såg den och inte skulle kollidera med den så hon svarade ja.

Värt att notera är att platsen ligger utanför manöverområdet och där har således tornet inte något formellt ansvar. Från tornet kan man, enligt uppgift, inte heller se platsen där det inträffade. Dock kan det lätt uppfattas som att tornet har det formella ansvaret på en så pass stor flygplats.

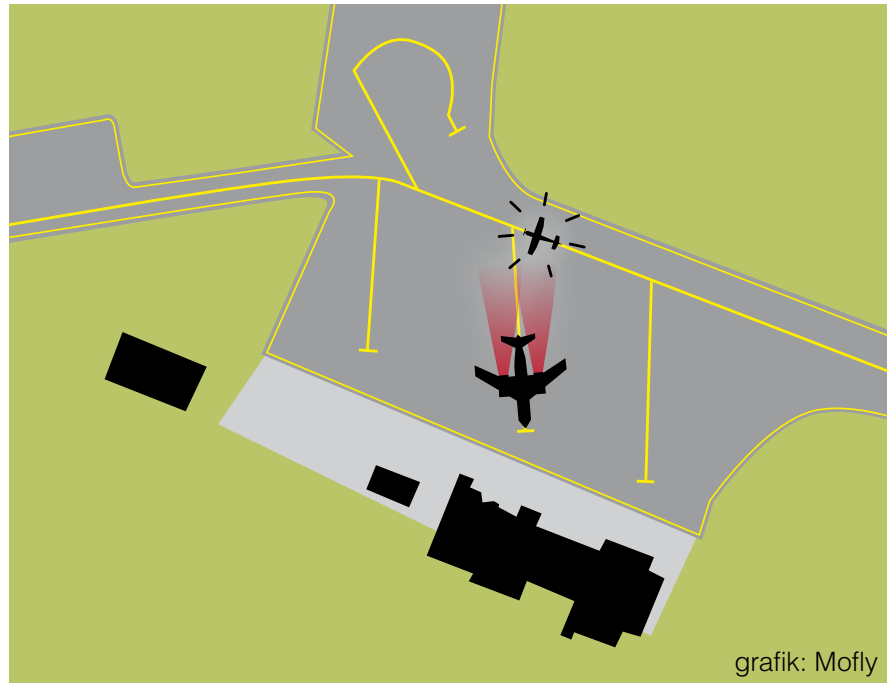
**LUFTDRAGET FRÅN 737:ANS** motorer gjorde att SE-LGI tippade över så att propellern slog i marken och fick liknande skador som SE-GYX vid incidenten i Trollhättan. Piloten fick inga skador.

Det mesta talar för att Statens haverikommission inte kommer att utreda händelsen, vilket det har florerat uppgifter om tidigare.

–Kommer man inte upp till en viss nivå på skador utreds det inte om det inte finns särskilda skäl, säger haveriutredare Lars Alvestål.

**RISKEN MED ATT TAXA** bakom större flygplan har gjort sig påmind tidigare.

För några år sedan taxade en av Aeroklubbens Cessnor bakom en av Ryanairs Boeing 737:or på Göteborg



City Airport. Då girade flygplanet runt men fick inga skador. Efter den händelsen har personalen i Sävatornet varit mer observant på problemet.

Som pilot är det svårt att gardera sig mot denna typ av händelse. Faran syns inte och det är svårt att avgöra om det är ett kraftigt utblås bakom en större jetmotor eller inte.

**SE-LGI tippade över så att propellern slog i marken**

**MAGNUS ANDERSSON** är flyginstruktör i Aeroklubben, och även styrman på en Boeing 737 i flygbolaget Norwegian. Han förklarar att det behövs en viss thrust, en dragkraft för att svänga runt en 737:a.

–Normalt sett ska det inte behövas mer än 30 procent thrust för att vända runt. Men det beror på hur tung man är. Men det kan ju ha stått i ett hål

och då behövt dra på mer. Då kan man behöva både 40 och 50 procent för att komma loss, säger Magnus Andersson.

Det finns, enligt Magnus Andersson, inte något i 737:ans manualer som beskriver hur starkt utblåset bakom jetmotorerna är. Han bekräftar också att sikten bakåt från cockpit är i princip obefintlig.

–Du ser ingenting bakåt. Inte mer än det du ser ut genom sidofönstren.

**EFTER HÄNDELSEN** groundades SE-LGI. Flygplanet monterades ner och fraktades till Danmark för reparation.

Motorn hade bara 200 timmars gångtid kvar. Så i stället för en noggrannare kontroll att motorn inte hade tagit skada valde klubben att i stället satsa på att skaffa en ny motor.

**I NULÄGET ÄR DET** oklart när denna motor är monterad och flygplanet är flygbart igen.

# Dieselmotor i SE-LGI

**Aeroklubbens styrelse har beslutat att klubbens Cessna SE-LGI, ska konverteras för dieseldrift. Bytet kommer att ske så snart som möjligt.**



Albert Nummelin  
MOFLY

Beslutet togs efter några veckors intensiva diskussioner mellan styrelsen, motorflygchefen och representanter för den tyske motortillverkaren Centurion Aircraft Engines.

Anledningen till att beslutet togs relativt snabbt är haveriet med SE-LGI i Halmstad. Monteringen av den nya motorn sker hos Air Service i Vamdrup i Danmark, men underhållsservice kommer att skötas på Säve.

Konverteringen till dieselmotorn kommer att kosta betydligt mer än ett normalt motorbyte, men då den stora utgiftsposten under en motors livslängd är bränslekostnaden snarare än motorkostnaden förväntas denna investering på sikt ge avsevärt lägre kostnader för klubben.

## EN PRINCIPIELL SKILL-

**NAD** mellan dieselmotorn och bensenmotorn är att dieselmotorn saknar tändsystem. Bränslet antänds i stället i cylindern på grund av värmen som utvecklas under kompressionsfasen, då cylindern endast innehåller luft under högt tryck.

Tack vare den högre kompressionen och temperaturen utnyttjas energiinnehållet i bränslet i högre utsträckning: 45 procent mot 30 procent för bensenmotorn, vilket ger lägre bränsleförbrukning.

**MOTORN SOM KOMMER** installeras i SE-LGI är en Centurion 2.0S, en fyrcylindrig, tvåliters, vätskekyld turbodieselmotor med direktinsprutning enligt common railprincipen. Topp-



**Samma som jetkärror.** Efter dieselkonverteringen kommer SE-LGI att tankas med Jet A-1. foto: Mofly

effekten är 155 hästkrafter och uppnås vid relativt låga 2300 rpm.

Motortypen certifierades av EASA för installation i Cessna 172 i maj 2010. och är en variant av den tvåliters 135-hästarmotor som bland annat sitter i Diamondflygplanen. Denna motor är i sin tur en vidareutveckling av Thielerts ursprungliga 1.7-liters 135-hästarmotor, baserad på turbodieselmotorn till Mercedes A-klass.

I nosen på SE-LGI kommer det i stället att sitta en trebladig constant speedpropeller med 10–15 procents lägre driftvarvtal än för en Lycoming-motor, vilket ger lägre bullernivåer.

Motorstyrningen sker digitalt via FADEC – Full Authority Digital Engine Control. Piloten väljer effektuttag via ett enda reglage i cockpit, varvid systemet väljer rätt motorvarv, propellerstigning och blandning givet de aktuella driftförhållandena.

**FÖRDELARNA MED EN** dieselmotor förväntas vara framför allt driftekonomi på lång sikt, men även förbättrad räckvidd samt minskade utsläpp och buller.

Enligt tillverkaren förväntas pre-

standa vid 6 000 fot och 70 procents effekt bli 115 KTAS och 24 liter per timme. Startprestanda blir sannolikt jämförbara med tidigare. Turboladdningen möjliggör full effekt och därmed fulla stigprestanda till 8000 fot.

Flygplanet kommer att tankas med flygfotogen, Jet A-1, vilket innebär en miljöfördel i och med att klubben tar ett steg bort från den blyade Avgas 100LL. Dessutom kan flygfotogen anses vara ett mindre explosionsbenäget bränsle.

**GÅNGTIDEN MELLAN** motorbytena är kortare för den mer komplexa Centurionmotorn (1 200 timmar) än för Lycoming (2 000 timmar). Vissa motorkomponenter har ännu kortare serviceintervall, till exempel växellådan (600 timmar).

Allteftersom drifttimmar ackumuleras finns en möjlighet att förlänga serviceintervallen, vilket i så fall skulle ge ytterligare förbättrad ekonomi.

En kortare skillnadsutbildning med flyginstruktör eller CRI kommer att krävas, men detaljerna är ännu inte klara.

I nästa nummer tittar Mofly på tillgängligheten och priser på Jet A-1.

## Aeroklubbare i FOKUS



**Carl-Johan Ström**

Driver ett IT-konsultföretag.

Medlem i Aeroklubben sedan 2010. Bor i centrala Göteborg.

### Tog certifikat?

–År 2010

### Minnen från flygutbildningen?

–Dörren på en PA28 är väldigt svår att stänga i luften. Det fick jag uppleva på en EK-flygning från Karlstad mitt i vintern. Annars var de två EK-långnavarna de klart roligaste momenten av utbildningen.

### Därför började jag flyga...

–Surfade av en slump in på Aeroklubbens hemsida hösten 2009. Läste om utbildningen och bestämde mig mer eller mindre direkt för att försöka ta ett PPL.

### Flygminne från Aeroklubben?

–Klubbresan givetvis. Att flyga genom fem länder på en knapp vecka var en stor upplevelse och mycket lärorikt för en nybliven PPL-innehavare.

### Framtidsplaner inom flyget..

–Nyttja mitt PPL så mycket som möjligt! På sikt står både advance och instrumentbehörighet på önskelistan.

### Flygdröm

–Åka till Sokol-fabriken i Ryssland och flyga Mig-29 verkar häftigt.

### Mitt bästa flygtips...

–Strausberg (EDAY) utanför Berlin ligger på lagom avstånd från Säve (cirka 3 timmar). De har exceptionell service och billigt boende. Centrala Berlin nås enkelt med S-Bahn.

## VÄSTERÅS FLYGMUSEUM: 140 knop på finalen

På Västerås "Hässlö" flygplats ligger Västerås flygmuseum. Förutom ett stort antal klenoder i hangaren finns även flera simulatorer. Ivan Hedin har varit där och spakat själv.



**Se men också röra.** På Västerås flygmuseum finns fyra olika simulatorer att välja emellan, bland annat en DC-10:a. foto: Ivan Hedin



av Ivan Hedin

Förra året besökte jag Västerås flygmuseum som är inrymt i den stora hangaren som en gång hyste militära Centrala Verkstäderna Västerås

(CVV).

Där finns ett trettiotal mycket fräscha flygplan och de allra flesta är luftvärdiga! Bland annat återsåg jag J34 Hawker Hunter, den sista militära flygplantypen baserad på Säve i början av 1960-talet.

Även en Pembroke som ibland gästade Säve fanns till beskådan.

Den stora överraskningen för mig var mig var utbudet av simulatorer: J35 Draken, Convairst Metropolitan (arbetshest hos Linjeflyg och SAS under 1950- och 1960-talen) och en DC 10!

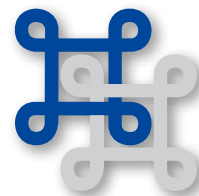
**INFÖR ÅTERBESÖKET** i år hade jag bokad en timma på vardera Metropolitan och DC 10. Det var en verk-

ligt högklassig upplevelse där man med kunnig styrman får assistens att genomföra flygningar.

Efter att slutligen ha krånglat ner DC 10:an på Innsbruck så kändes det riktigt bra och jag tackar min styrman för gott jobb.

250 kronor per halvtimme och jag tycker att man behöver en hel timma om man skall få fullt utbyte.

Jag kan lova att även tiden flyger!



### BESÖKSMÅL

### FAKTA:

Västerås flygmuseum ligger vid Stockholm-Västerås flygplats (Hässlö), strax norr om terminalen.

Museet har endast öppet söndagar 11.00–16.00.

Entré: 50 kronor (barn under 15 år gratis)





## KLUBBRESAN 2011: DEL 1

# Med Champagne i tankarna

2011 års klubbresa är troligen en av de resor med flest deltagare som gjorts hittills. För några av oss, mig själv räknat, var det premiär för en längre resa av denna karaktär.



av  
Gustaf Axelson

foton: Lars Molin

**FÖRBEREDELSENA** började i våras med att försöka hitta en passande rutt och att dela upp oss på de olika flygplanen.

Destinationen den första dagen bestämdes till den franska staden Reims som ligger nordost om Paris.

Besättningarna för respektive plan fick själv välja rutter. Att välja några olika platser för mellanlandning får även fördelen att det inte blir för många plan som ska tanka och betala landningsavgift samtidigt – en faktor som lätt kan underskattas vid besök på små flygplatser utomlands.

Totalt blev vi alltså sju plan som deltog i 2011 års resa.

Vi som skulle åka i SE-LGI drabbades någon vecka innan avfärd av beskedet att planet skadats och blivit oflygbart. Ett febrilt letande efter ett annat plan startades, och det resulterade i att vi fick hyra LN-PWA, en likvärdig Cessna 172 av Sandefjords flygklubb i Norge.


**DAGEN INNAN AVRESA** for vi upp till Torp söder om Oslo för att hämta

planet. Lite kuriosa är för övrigt att SE-LGI importerades samtidigt som LN-PWA av den norska flygklubben. SE-LGI köptes sedan av Aeroklubben.

**Ett febrilt letande efter ett annat plan startades...**

### Måndag 11 juli: Avresedagen.

Avresedagen bjöd på fint väder, något som är viktigt för oss som flyger VFR (visuella flygregler).

Samtidigt var det en viss molnighet vilket gav oss i LN-PWA möjligheten att delvis flyga ovan moln, 



**On-top.** SE-LMZ på väg över Danmark mellan vackra Cumulonimbus-toppar.



**Böljande vinrankor.** Vinodlingarna breder ut sig. Denna belägen i Verzenay.



**Champagne.** Vad passar väl bättre än ett glas champagne till maten?.

on-top, söderut längs Danmark mot norra Tyskland för att tanka och byta pilot.

Vi i det norska planet fick anstränga oss för att inte säga "Sierra Echo" som ofta går av gammal vana...

För egen del var detta första gången jag flög utanför Norden. Mycket från Sverige är sig likt, både när det gäller flygning i okontrollerad luft eller om man önskar korsa en större flygplats luftrum. Det som skiljer är att många av de mindre flygplatserna

### Vi i det norska planet fick anstränga oss för att inte säga 'Sierra Echo'

har så kallad informationstjänst, det vill säga att de ger hjälpsam information men inte några klaringar.

**VÄL FRAMME** i Reims-Prunay sammanstrålade samtliga plan ungefär samtidigt. SE-XVG med Hasse och Marguerite väntade på oss med var sitt glas i handen och visade vad som skulle beställas: champagne!

Boende hade fixats vid hotellet som låg precis vid flygplatsen.

### Tisdag 12 juli: Champagneturism.

Efter en fransk frukost bar det iväg på rundtur med bilar som bokades samma dag.

Att leta upp en liten champagneproducent där vi alla kunde få en



**Provsmaak.** Den guidade turen avslutades med champagneprovning.



**Framme i Champagne.** Efter en lång resa nåddes tillslut resmålet för dagen. Här syns några av flygplanen uppställda på flygplatsen i Prunay strax efter klockan 20 på kvällen. Placering sett från vänster; SE-XVG, SE-GUZ och SE-LVB.



**Marknära färdmedel.** Vidare transport i hyrbilar för att leta upp en lokal champagneproducent, vilket dock visade sig vara svårare än planerat. Sällskapet hamnade tillslut hos en av de större producenterna i området.

rundvandring visade sig lättare sagt än gjort. Vi hamnade därför på en av de större producenterna: Mercier.

I de underjordiska gångarna på totalt 19 kilometer åkte vi ett förarlost tåg där vi satt som äkta turister med varsin audioguide och lyssnade på hur tillverkningen går till.

Dagen fortsatte sedan med mid-

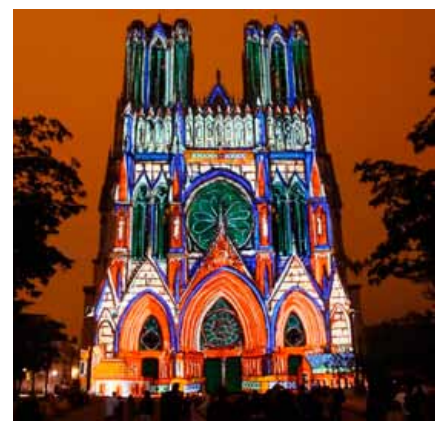
dag i Reims för att avslutas med en spektakulär ljud- och ljusshow som projicerades på den stora katedralen som firade 800-års jubileum.



Berättelsen från årets klubbresa fortsätter i nästa nummer av Mofly.



**Långa rader.** Vinkällaren hos en lokal producent i den lilla byn Champillon. En nätt liten samling av 250.000 flaskor.



**Spektakulärt.** Projicerad ljusshow på den 800 år gamla katedralen i Reims.

# På nya uppdrag i skolan



foto: Mofly

**Den 1 juli tog Anette Wedin över uppdraget som utbildningsansvarig i Aero-klubbens flygskola. Men hon är knappast någon ny profil för medlemmarna. Anette har varit medlem sedan 1996 och flyginstruktör i klubben i många år.**

Anette Wedin, 39, är uppväxt på Fjällsholmen utanför Kungälv. Där bor hon fortfarande och har så gjort i nästan hela sitt liv.

– Det ligger precis utanför kontrollzonsgränsen mellan Lycke och Råven, förklarar hon utifrån ett pilotperspektiv.

Hennes flygintresse började redan i tonåren. På den tiden var Säves kontrollzon lite smalare och hade andra inpasseringspunkter. En av dessa hette Kalven, och till och från denna kom flygplanen flygande över lilla Fjällsholmen.

– Det såg väldigt roligt ut, berättar hon.

Anette tyckte till och med att det såg så pass roligt ut att hon bestämde sig för att pröva sina egna vingar



## PORTRÄTTET

i Aeroklubbens flygskola 1996. Där gjorde hon genast en ny upptäckt:

– Det var inte så roligt att flyga som jag trodde. Det var mycket roligare!

**ÅRET DÄRPÅ FICK HON** sitt privatcertifikat i Aeroklubben. Då hette det A-cert vilket motsvarar dagens PPL-certifikat.

Dock hade hon inte ännu några yrkesplaner inom flyget utan arbetade

som florist.

Men i slutet av 1990-talet skulle de svenska flygbestämmelserna BCL övergå till det internationella JAR-systemet. Hon insåg då att det skulle bli betydligt dyrare om hon ville ta fler flygbehörigheter, så hon passade på att ta så mycket som möjligt innan det skulle vara för sent.

– Det ingen stor grej att ta alla behörigheter då. Ett D-teori kostade bara 12000 kronor, berättar Anette.

Behörigheten ”D” var BCL-erans motsvarighet till dagens ATPL.

**FLYGANDET TOG ALLT** mer plats i hennes liv och så småningom lämnade hon floristbanan för att börja på Flyguppdraget i Backamo som Quality Manager. ▶

► Och på Flyguppdraget tog hon även sin flyglärarbehörighet.

Något år senare, 2001, började hon undervisa på Aeroklubbens flygskola och har här utbildat ett stort antal av Aeroklubbens medlemmar sedan dess.

För ett par år sedan började hon även studera till säkerhetssamordnare. Utbildningen var i sig inte inriktad på just flyg, men kunskaperna därifrån ser hon goda möjligheter att kunna tillämpa även inom Aeroklubbens verksamhet framöver.

**SEDAN EN TID TILLBAKA** finns Anette ute på klubben mer eller mindre

heltid. Men hon kommer inte enbart att vara flyginstruktör.

Hon har också påbörjat en sexmånaders projektanställning där hon ska arbeta på att anpassa flygskoleutbildningen till den nya regelverk, EASA-regelverket, som ersätter JAR-systemet i april nästa år.

Exakt vad det kommande EASA-regelverket innebär är i nuläget oklart, men vissa förändringar lär det bli för skolan och för utbildningsupplägget.

**DESSUTOM HAR HON** nyligen tillträtt som utbildningsansvarig efter Jan-Olof Wikström. Som utbildningsansvarig säkerställer man flygskolans

kvalitet och ansvarar för kontakten med Transportstyrelsen.

### Vilken är den största utmaningen just nu för flygskolan?

– Det är antalet rörelser och kostnadsläget, säger Anette utan att tveka.

Hon syftar på att varje start enligt planerna kommer att beläggas med höga avgifter efter årsskiftet.

– Det är svårt att utbilda om man inte kan träna start och landning så mycket som möjligt, fortsätter hon.

Dock är det numera också svårt att förlägga delar av skolningen till Trollhättan eftersom flygrörelserna även där börjar närma sig maximum.

Att hitta alternativ till Säve blir en stor framtida utmaning.

## info från flygledningen



### HEJ ALLA I LUFTHAVET!

**DÅ VAR NÄSTAN** sommaren över. Tänk vad fort det går. När jag skriver detta är jag inne och jobbar, men sedan väntar två veckors semester, och när ni läser detta är sommaren i princip slut för denna gången.

**PÅ MORGONEN I DAG** tog jag hand om en störningsrapport som handlade om "airspace infringement". Det var den tionde detta år. Förra året hade vi åtta fram till samma datum.

I landet i övrigt har airspace infringement minskat med 10 procent men i Göteborg verkar tendensen vara ungefär lika många som förra året.

Mörkertalet är stort för vi upptäcker inte alla och har ni inte transpondern på är det omöjligt

att upptäcka er om ni är uppe i kontrollerad luft utan klarering.

**DET HÄR ÄMNET** har diskuterats i Mofly i nästan varje nummer, och eftersom Mofly har en stor läsarkrets vill jag återigen ta upp det. Förbered er noggrant innan flygning. Var börjar den kontrollerade luften i mitt närområde, vilka höjder etcetera?!

Ropa upp för klarering innan ni stiger eller närmar er kontrollerad luft. Och om ni börjar bli osäkra på er navigation, vad ni befinner er, ropa upp så ni kan få hjälp med både navigering och klarering.

**EN STÖRNINGSRAPPORT** gällde ett luftfartyg som befann sig på 2500 fot vid finalen till bana 03 på Landvetter. Undersidan för kontrollerad luft är 1500 fot. Just

då fanns det inte något flygplan under inflygning, men fem minuter senare gjorde det det.

Nu fick man tag på piloten, och fick denne att sjunka och flyga bort från finalen.

**DET ÄR FARLIGT** att befinna sig på fel ställe utan klarering. Det är er egen säkerhet och trafikflygplanens säkerhet det handlar om. Så läs kartan noga innan flygning!

**TACK ALLA NI** som använt ARO-webben i sommar för att lämna in färdplaner! Sävetornet vill också passa på att ge positiv feedback när det gäller färdplaner. Det har funkade jättebra sedan "NO SAR" försvann och en majoritet lämnar in färdplaner, kanon!

Flyg väl!

**Catrine Andersson, LfV**

# info från styrelsen



**INGEN HAR VÄL UNDGÅTT** att märka att år 2011 har inneburit dramatiska händelser för Aeroklubben. Först kom beskedet om den nya startavgiften, sedan har vi haft två skadade plan och som påspädning en vattenskada i klubbhuset.

**DE BÅDA HAVERIERNA** har förstås krävt mycket uppmärksamhet.

Dels måste vi hantera den akuta situationen och dels, på lite längre sikt, fundera på om vi behöver se över våra regler eller kanske utbildningen. När detta skrivs är SE-GYX tillbaka i klubben och konverteringen av SE-LGI till dieselmotor är beställd.

**ATT KONVERTERA SE-LGI** till dieseldrift var ett stort beslut och det var många argument som fördes fram, både per mejl och i de möten vi har haft.

SE-LGI:s motor hade visserligen inte så mycket tid kvar men i och med haveriet ställdes frågan på sin

spets.

Många aspekter måste vägas in: bränslepriser, tillgänglighet och kostnad för service, medlemmarnas flygvanor, och hur dessa faktorer kommer att utvecklas i framtiden. Det har varit många kontakter och en hel del information att utvärdera. Som tur var kunde alla styrelsens ledamöter med kort varsel ställa upp på ett extra möte i juli så att vi kunde fatta beslutet och få igång processen.

Det ska bli spännande att ta emot SE-LGI i dess nya utförande någon gång i höst.

Nu planerar vi för utbildning och informationsträffar framöver för att ge alla medlemmar möjlighet att flyga in sig på dieselmotor med elektronisk motorstyrning.

**SOM MÅNGA HAR MÄRKT** har det varit lite stökigt i klubbhuset under sommaren på grund av en vattensläcka i taket i lärarrummet.

Eftersom vi hyr klubblokalen är det inte klubben som ansvarar för

underhållet. Byggnadsgruppen har haft många kontakter med flygplatsbolaget och byggfirman för att få jobbet gjort inom rimlig tid.

**FÖRE SOMMAREN** initierade styrelsen en kampanj för att locka fler medlemmar att ställa upp som klubbvärdar under Mariannes semester och på helgerna.

Tyvärr blev resultatet inte som vi hade hoppats, vi får fundera vidare till nästa säsong på hur vi ska motivera fler att ställa upp.

**VAD GÄLLER STARTAVGIFTEN** har styrelsen vädjat till flygplatsbolaget att överväga en rimligare prisnivå, hittills utan resultat. Helt klart kommer avgiften att påverka klubbflygandet, men det är omöjligt att förutse hur stor effekten blir.

Intresset för flygutbildning verkar inte ha påverkats än, flygskolan har många anmälningar till höstens teorikurs.

**Henrik Gildebrand, sekreterare**

## Nya medlemmar

Maria Hamrefält Pettersson – ordinarie  
 Mohamed M Hassan – gästmedlem  
 Niclas Lidberg von Schantz – elev  
 Henrik Greko – elev  
 Troels Hansen – stödande  
 Jimmy Lundgren – gästmedlem  
 Max Enelund – ordinarie  
 Karl Senner – gästmedlem  
 André Emilsson – gästmedlem  
 Henrik Torsson – ordinarie  
 Shahin Hassannan – ordinarie  
 Carl Magnusson-Harling – ordinarie  
 Axel Wikström – ordinarie

## Grattis:

till PPL:

Johannes Berglin  
 2011-06-30

## Uppochner?

Måndagen den 29 augusti klockan 18.30 informerar flygskolan om avanceflygning. Alla medlemmar är välkomna till klubbhuset.

## Nästa

**mofly**  
 NEWSLETTER

**kommer torsdagen  
 den 6 oktober**

**finns att ladda ner  
 från Aeroklubbens  
 webbplats**

# Redaktionen

**Ansvarig utgivare:** Peter Andersson    **Utgivningsort:** Göteborg 2011

## Redaktionen består av:

Fredrik Edlund	fredrik.edlund@telia.com	0703-71 46 33
Albert Nummelin	albert.nummelin@gmail.com	0739-72 87 65
Carl-Johan Sundberg	cjsundberg@hotmail.com	031-92 61 00

Redaktionen tar tacksamt emot bidrag och material till Mofly till någon av ovanstående adresser eller till [mofly@aeroklubben.se](mailto:mofly@aeroklubben.se)



## Mofly Newsletter ges ut av:

Aeroklubben i Göteborg • Säve Flygplatsväg 32 • 423 73 Säve  
Telefon 031-92 61 00 • pg 24 06 12-2 • bg 508-00 15  
[www.aeroklubben.se](http://www.aeroklubben.se) • [mofly@aeroklubben.se](mailto:mofly@aeroklubben.se)