

mofly

NEWSLETTER

nummer 5 – oktober 2011

Aeroklubben: Flygets pionjärer

SOM MÅNGA BLEV varse för tre år sedan, när vi firade jubileum, är Aero-klubben i Göteborg en mycket gammal klubb. Herrarna, för det var endast herrar det var frågan om, var visionärer för sin tid: första världskriget var i sitt slutskede och hade visat flygets potential för både militära och civila syften.

Helt följdriktigt dominerade näringslivets och militärens toppar i styrelsen den dag sommaren 1918 när Aeroklubbens föregångare bildades.

NU SKRIVER VI 2011 och flygets roll i samhället är både självklar och omdiskuterad. I Sverige drömmer vi om ett landskap från det förflutna som samtidigt inte saknar något av det moderna livets bekvämligheter. Vi vill förflytta oss snabbt, för tiden är det värdefull-

laste vi har, men vi vill inte störas av buller eller utsläpp från vägar eller flygplan när andra förflyttar sig.

Vi som framförallt flyger för nöjes skull blir lätt symboler för allt som är fel med flyget, och det faktum att vi och våra maskiner inte bidrar med särskilt mycket vare sig buller eller utsläpp tappas liksom bort.

DEN BERÄKNING SOM låg till grund för miljödomens begränsning på 58 000 rörelser hade en mix med betydligt fler affärsjet (som bullrar mycket) och färre småflyg (som bullrar lite) än dagens trafikmix.

Det bullrar alltså mindre på Göteborg City Airport i dag än man räknade med när domen föll, men likväl är det siffran 58 000 som styr.

Den är skälet till att vi inte kan öva start och landning så mycket som vi vill och den är ett av flera skäl till att flygplatsen anser att det är en god idé att lämna Swedavias startårskort.

MAN KAN DRÖMMA sig tillbaka hur mycket man vill, men det är trots allt bättre att ägna sig åt framtiden.

Jag tycker att konverteringen av SE-LGI, som nu är i sitt slutskede, är ett exempel på att vi inom Aeroklubben fortfarande är pionjärer inom flyget i Sverige.



Peter Andersson
ordförande

Klockrent med mörker

INNAN OKTOBER månad är slut har vi alla vridit tillbaka klockan. Lokal tid blir då UTC + en timme. Tidsjustering mellan normalt (läs vintertid) och sommartid är faktiskt aktuell i närmare 70 länder, så vi i Sverige är långt ifrån ensamma att brottas med att komma ihåg hur många timmar som ska läggas till (eller i vissa länder dras ifrån) Zulu-time.

ATT VI NU FLYGER in i vintersäsongen märks allt tydligare med ytterst skiftande väderlek men också mörkrets antågande. För alla er med Night Qualification skrivet i era certifikat ökar nu möjligheterna att ta en tur

i mörker. För den som enbart flyger VFR dagar så blir de ljusa timmarna allt färre.

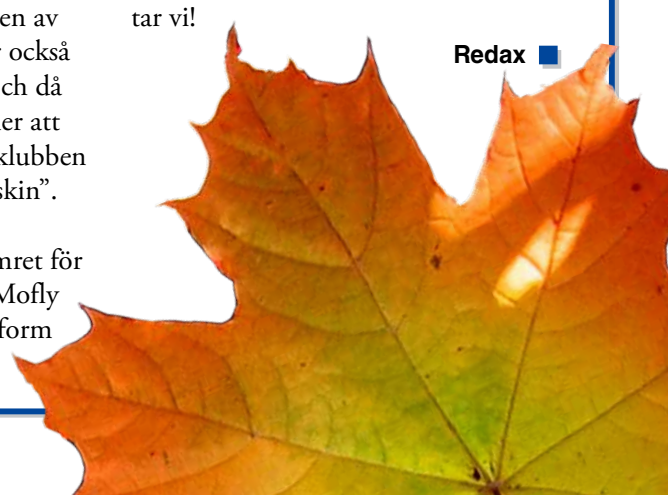
ATT PRATA OM VINTERN känns ändå ganska avlägset, speciellt i skrivande stund när Mofly ger dig möjlighet att njuta av den avslutande delen av sommarens klubbresa. Snart är också flygplansflottan fulltalig igen och då med delvis nya rutiner vad gäller att flyga på jetbränsle. Vi på Aeroklubben har snart fått vår egen "Jet-maskin".

DET HÄR ÄR DET SISTA e-numret för i år. Planerna är att årets sista Mofly landar i din brevlåda i pappersform

runt jul i sedvanlig ordning. För att pappers-Mofly ska bli en bladvändare även denna jul så tar vi gärna emot tips, bidrag eller varför inte en assisterande hand från er flygare.

Hör av dig till Redax – det uppskattar vi!

Redax ■



STARTAVGIFTERNA:

Nytt förslag till lokala aktörer

Men fortfarande kännbart för flygskolan



Göteborg City Airport står fast vid sitt beslut att lämna startårskortet. Nu återstår frågan om vad varje start kommer att kosta. Diskussioner pågår om specialpris för lokala aktörer.

Frågan om startavgifterna på Göteborg City Airport har varit en av de hetaste under 2011 och inte bara berört Aeroklubben utan även Chalmers Flygklubb och Svensk Pilotutbildning.

När beskedet att flygplatsen skulle lämna startårskortet gavs under våren uppstod förvirring, ilska och oro.

En del verkade inte riktigt vilja tro på att det kunde vara sant. Om varje start skulle beläggas med en avgift enligt publicerad taxa skulle det drabba Aeroklubben enormt hårt. Kanske skulle några medlemmar rentav lägga certtet på hyllan.

Några medlemmar blev emellertid mer kampvilliga.

AEROKLUBBENS STYRELSE försökte inledningsvis få till någon form av lösning. Ett tidigt motförslag från flygplatsen gick ut på att vid en landning bjuda på ytterligare fyra studsar vid samma tillfälle.

Aeroklubbens styrelse menade att förslaget knappast skulle minska antalet rörelser. Risken fanns i stället att piloterna passade på att landa ytter-

ligare fyra gånger eftersom det ändå skulle ingå i priset.

Flygplatsledningen tog argumentet till sig och kom i slutet av september med ett nytt förslag: Aeroklubben, Chalmers Flygklubb och Svensk Pilotutbildning får ett lokalt rabatterat pris på 75 kronor (inklusive moms).

FÖRSLAGET SKULLE LEDA till att de enskilda piloterna i Aeroklubben inte drabbas alltför hårt. Dock kvarstår problemet för eleverna i flygskolan eftersom dessa behöver träna mycket landningar.

Om detta är sista budet i förhandlingarna med flygplatsen är inte helt klart.

Oavsett vad startavgiften blir lär det bli ett visst administrativt problem att lösa hur startavgifterna ska debiteras de enskilda medlemmarna.

– Jag ser det inte som ett jättestort bekymmer egentligen, säger Christer Karlsson, kassör i Aeroklubben. Men det blir ju ett visst merarbete för intendenten Marianne Quirin. ■

i horisonten



Nya avgifter 2012

Under 2012 kommer kostnaden för bland annat skoltillstånd att höjas, enligt Transportstyrelsen.

Däremot förändras inte kostnaden för ett AOC, Air Operators Certificate under kommande år.

Tidigare aviserades en chockhöjning för mindre rundflygsbolag, exempelvis Västflyg. Den höjningen skjuts något på framtiden.

Transportstyrelsen vill också avvakta med att justera kostnaden för ett certifikat eftersom man vill invänta det EASA-regelverk som träder i kraft under våren.

Vildsvin bökar på Öretsen

Örestens flygklubb, mellan Borås och Varberg, fått införa PPR sedan vildsvin har besökt fältet.

– De är bara aktiva på natten så det är ingen risk att man kör på dem, säger Sture Johansson, ordförande i Örestens flygklubb.

Problemet är i stället att vildsvinen bökar och gör gropar i fältytan som skulle kunna orsaka propellerskador. Än så länge är skadorna inte speciellt omfattande, men klubben vill ändå vara på den säkra sidan och införa fältkontroll.

Flygklubben har kontaktat ett jaktlag i närheten om problemet.

LFV ska satsa på fraseologi

LFV meddelar att man under hösten ska satsa på att vidareutbilda sin personal i flygfraseologi. Projektet har kallats för Frasse 2.

Genom en korrekt fraseologi undviks missförstånd. I första hand är det mellan flygledare samt mellan flygledare och markpersonal som LFV vill säkra kvaliteten på.

Jet A-1 – En långväga påfyllning?

Med anledning av incidenten med en av Aeroklubbens Cessnor innan sommaren, tog styrelsen ett stort beslut i och med att konvertera SE-LGI för dieseldrift. Ett gott beslut med tanke på miljö och även ur ett ekonomiskt perspektiv på lång sikt. Men för den vane "100LL-flygaren" så kan färdplaneringen få ytterligare en dimension: tillgängligheten till bränsle.

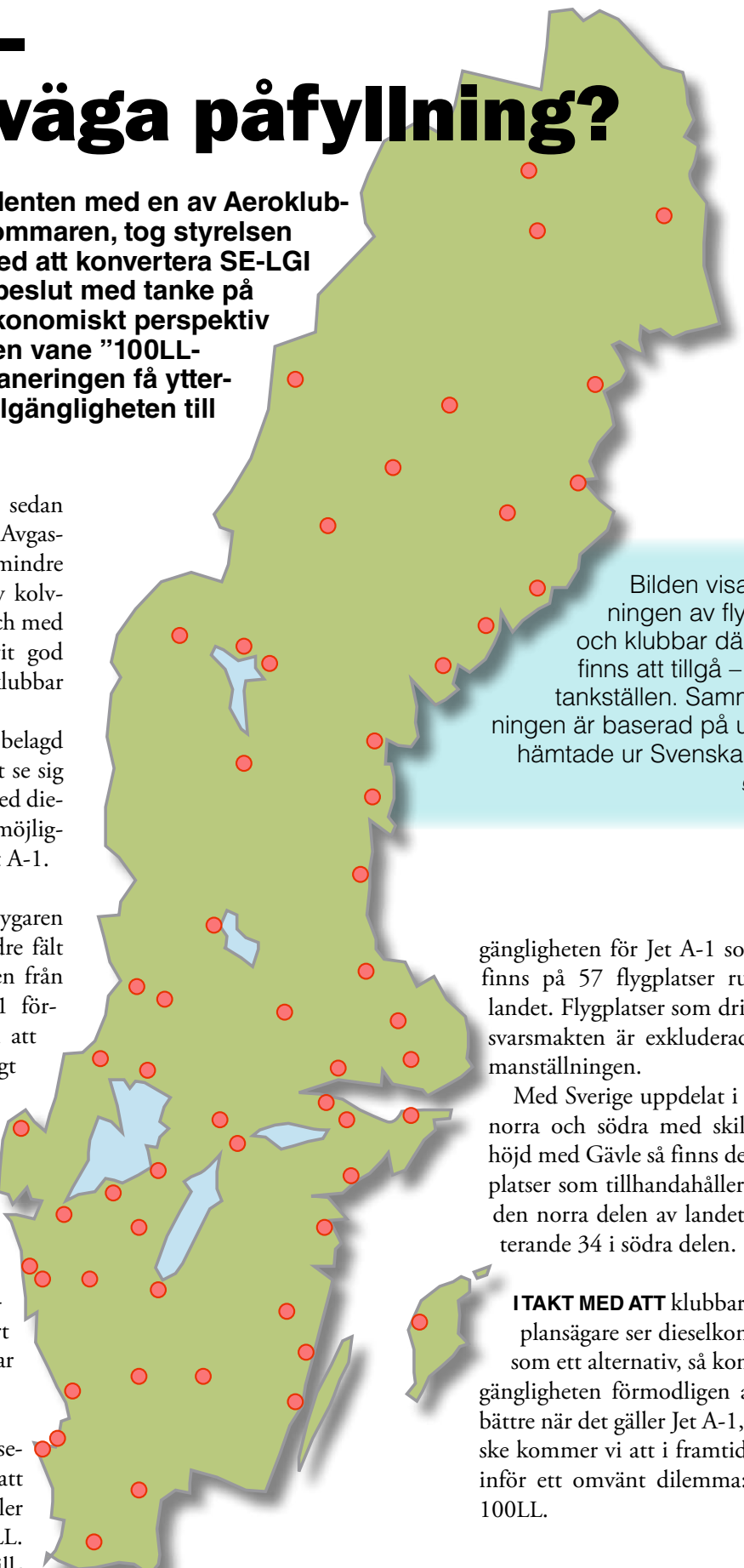
PRIVATFLYGARSVERIGE har sedan lång tid tillbaka simmat i Avgaspolen. 100LL har mer eller mindre utgjort standard för driften av kolvmotorer inom klubbflyget. I och med detta har tillgängligheten varit god bland såväl stora som små klubbar och flygfält runt om i landet.

Sedan 2008 har 100LL varit belagd med skatt vilket fått många att se sig om efter alternativ och i och med dieselmotorns intåg så öppnades möjligheten att flyga på jetbränsle Jet A-1.

FÖR DEN GENUINE kortfältsflygaren som gärna flyger mellan mindre fält och klubbar kan omställningen från 100LL till diesel och Jet A-1 förändra planeringen i och med att jetbränsle inte alls är lika vanligt förekommande bland de mindre klubbarna.

Alternativet kan bli att lägga om rutter och kanske ibland ta en avvikande tur för att passa en större flygplats servicetider. Det är däremot till fördel att dieselmotorn enbart drar ca 65 procent jämfört med en bensinmotor vilket ökar räckvidden.

EN SAMMANSTÄLLNING baserad på Svenska Flygfält visar att det idag finns 91 flygplatser eller klubbar som kan erbjuda 100LL. Detta kan då jämföras med till-



Bilden visar fördelningen av flygplatser och klubbar där Jet A-1 finns att tillgå – totalt 57 tankställen. Sammanställningen är baserad på uppgifter hämtade ur Svenska Flygfält.

grafik: Mofly

gängligheten för Jet A-1 som endast finns på 57 flygplatser runt om i landet. Flygplatser som drivs av försvarsmakten är exkluderade i sammanställningen.

Med Sverige uppdelat i två delar; norra och södra med skiljelinjen i höjd med Gävle så finns det 23 flygplatser som tillhandahåller Jet A-1 i den norra delen av landet mot resterande 34 i södra delen.

ITAKT MED ATT klubbar och flygplansägare ser dieselkonvertering som ett alternativ, så kommer tillgängligheten förmodligen att bli än bättre när det gäller Jet A-1, och kanske kommer vi att i framtiden ställas inför ett omvänt dilemma: brist på 100LL.

Inte lika lättantändligt

Men ändå måste flygplanet jordas vid tankning.

Flygfotogenen, Jet A-1, är långtifrån lika explosiv som flygbensinen.

Hur lätt ett ämne antänds anges bland annat med så kallad flampunkt. Flampunkten är den lägsta temperatur som behövs för att tillräckligt mycket gaser ska avges så att ämnet kan fatta eld. Ju lägre flampunkt är desto mer lättantändligt är ämnet.

Jet A-1 har en relativt hög flampunkt: +38 °C.

TROTS DETTA MÅSTE fortfarande flygplanet jordas vid tankning. Genom att jorda flygplanen avleds statisk elektricitet som kan orsaka gnistor.

I princip torde gnistorna inte kunna antända bränslet vid normala yttemperaturer. Men bränslet i tankarna kan bli varmare än så.

Anledningen är att en del av över-skottsbränslet i motorn leds tillbaka till tankarna. Detta för att undvika så kallad "paraffinering" i filtren. Eftersom bränslet som kommer från motorn är uppvärmt kan temperaturen i tankarna komma att överstiga flampunkten.

Risken för antändning får anses vara liten men som alltid när det gäller flyg: Säkerhet för säkerhets skull.



Fakta:

Exempel på flampunkter (°C)

tändsticka: cirka +300 grader
tändvätska: +65 grader
fordonsdiesel: > 60 grader
Jet A-1: +38 grader
bilbensin: < -40 grader
avgas 100 LL: < -40 grader
91/96 UL: < -40 grader

källa: bl a Statoil, Kemetyl, Preem samt Hjelmcö

foto: Mofly

Halva bränslekostnaden med diesel

En dieseldriven motor drar mindre bränsle. Dessutom är både bränslekostnaden och skatten lägre. I slutänden blir troligen dieseln mer än hälften så dyr som bensinen.

Flygfotogenen, Jet A-1, är billigare än flygbensinen Avgas 100LL. På exempelvis Göteborg City Airport är pris-skillnaden 4,20 kronor per liter.

Jämförelsevis finns inte en liknan-de skillnad mellan fordonsbensinen och fordonsdieseln.

Den stora prisskillnaden mellan Jet A-1 och 100LL beror sannolikt på att flygbensinen säljs i relativt små volymer och har därför förhållande-vis högre produktions- och distribu-tionskostnad per liter.

Ser man till totalpriset inklusive skatter blir totalpriset ännu större eftersom energiskatten och koldioxid-skatten är något lägre för Jet A-1.

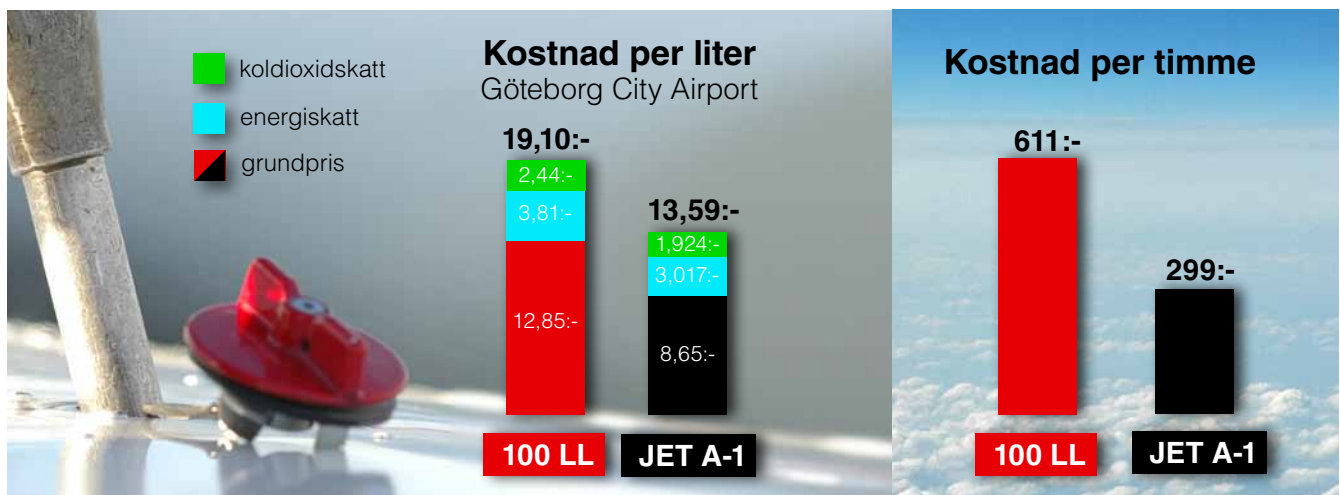
DE EKONOMISKA fördelarna med en dieselmotor späs på ytterligare eftersom den inte är lika törstig som en bensinmotor.

En bensinmotor för en Cessna drar omkring 32 liter per timme jämfört med en dieselmotor som endast upp-ges dra 20–22 liter per timme.

I slutänden gör det att själva bräns-lekostnaden kan antas mer än halv-eras med en dieselmotor.

Många medlemmar ställer sig kanske frågan om varför inte detta borde sätta avtryck i det blivande timpriset.

Enligt Aeroklubbens styrelse blir så inte fallet eftersom dieselmotorn är betydligt dyrare i inköp. I timpriset ingår den så kallade motoravsätt-ningen och denna är högre än för en bensinmotor.



bakgrundsbilder och grafik: Mofly

Aeroklubbare i FOKUS



**Jan-Åke
Lindberg**

Gymnasielärare
samt säkerhets-
handläggare inom
skolväsendet.

Medlem i Aeroklubben sedan 1971.
Bor i Surte.

Tog certifikat:

–År 1972

Ataganden inom Aeroklubben:

–För närvarande suppleant i styrelsen med ansvar för klubbgruppen. Har även jobbat i styrelsen och klubben med diverse andra uppdrag, bland annat samordnare av SM i precisionsflygning på Uddevalla/Backamo i början av 1990-talet.

Vilka behörigheter innehar du?

–C-diplom för segelflyg, utgången S-certifikat (segelflyg), PPL, TMG (Motorsegelare,) TOG (segelflygbogserarbehörighet), UL-lärare och UL-kontrollant.

Därför började jag flyga...

–Torsby flygfält började byggas (som gräsfält) ungefär samtidigt som vi flyttade in till samhället. Då fältet låg på lagom cykelavstånd tillbringade jag mycket tid där. 1965 fick jag veta av min sommararbetsgivare att en segelflygkurs planerades i Ekshärad, med början under en internatvecka och han tyckte att jag skulle ta ledigt och åka dit. På den vingen är det.

Flygklubbar som du tillhört?

–Ekshärad, Torsby, Sunne, Munkfors, Aeroklubben samt Backamo.

Mitt bästa flygtips...

–Dra iväg till något småfält med familj eller kompisar och en fikakorg.

info



från flygledningen

HEJ ALLA I LUFTHAVET!

HÖSTEN HAR KOMMIT med regn regn. Men någon enstaka dag har ni hittat solsken och varit uppe och flugit i små svärmar.

När det är så mycket dåligt väder som augusti–september bjudit på märks det rejält på kontrollen när ni har möjlighet att flyga. Alla vill upp samma dag!

TRAFIKEN I TMA:T

runt Säve kontrollzon fungerar kanon.

Alla hjälps åt och man samsas om luften! Jag har inget speciellt ämne som är aktuellt för er privatflygare i höstens inforuta utan jag passar på att informera er lite allmänt om ämnen som är aktuella inom LFV.

LANDVETTER FLYGPLATS ökar i antalet passagerare med ca 20 procent i år och antalet rörelser som trafikerar flygplatsen kommer närma sig 70 000 landningar och starter innan året är slut.

Än så länge har man inte sett någon avmattning på grund av det svajiga ekonomiska läget i Europa. Det är bara att hålla tummarna!

FÖRRA ÅRET KOM regeringen ut med en ny luftfartslag som bland annat innebär att lokal flygtrafikfjänt skall konkurrensutsättas. Vilket luftpaket som är lokal flygtrafikfjänt är det ingen som

riktigt vet ännu. Den frågan äger Transportstyrelsen.

MEN KLART ÄR att flygplatserna har rätt att upphandla landets flygtrafikfjänt i respektive kontrollzon. Detta görs i skrivande stund både på Trollhättan och Säve. Avtalen går ut 31 december 2011.

Jag hoppas självklart att det är LFV som ni kommer prata med även efter årsskiftet, men det är ingen självklarhet som det varit innan.

Sävetornet kommer att heta "Sävetornet" i morgon oavsett vem som sköter flygledningen.

OAVSETT ANS-P (Air Navigation Service Provider – de som tillhandahåller flygtrafikfjänten) ska samma flygsäkerhetsnivå upprätthållas och ni ska i princip inte märka någon skillnad. Sävetornet kommer heta Sävetornet även i morgon oavsett vem som sköter flygtrafikledning-

en.

SWEDAVIA HÅLLER även på att upphandla flygtrafikfjänt för sina 10 flygplatser varav Landvetter är en av dessa. Den upphandlingen är precis i sin startfas så exakta tidpunkter är inte fastställda.

JA, DET ÄR NYA TIDER för oss flygledare med mycket ekonomi i fokus. Då är det extra viktigt att hålla flygsäkerhetsflaggan högt för att inte tappa fokus.

Flyg Väl!

Catrine Andersson, LFV



KLUBBRESAN 2011: DEL 2

En tysk genomresa

I förra numret av Mofly inleddes berättelsen från sommarens klubbresa som i år styrde söderut mot norra Frankrike och Champagneregionen. Texten lämnade oss bland bubblande drycker och ett 800-års jubileum.



av
Gustaf Axelson

foton: Lars Molin och Gustaf Axelson

Onsdag 13 juli: Nya planer.

Dåligt väder gjorde att den ursprungliga planen att flyga VFR vidare till Schweiz inte kunde genomföras för oss samtliga.

En liten grupp valde i stället att ta TGV-tåget till Paris för att turista medans SE-GUZ satte kurs mot England och SE-LMZ mot Schweiz.

Torsdag 14 juli: Åter norrut.

En febril aktivitet pågick med att studera vädret på morgonen. I norra Tyskland var vädret dåligt så att beslut fattades att i stället flyga till Schwäbisch Hall, en vacker liten småstad norr om Stuttgart.

EFTER LANDNINGEN på Adolf Würth flughafen körde follow-mobilarna oss in till stan. Flygplatspersonalen hjälpte oss även med boende.

Efter en sen lunch och en liten promenad fortsatte planeringen för morgondagen där vi undersökte hur



Hemåt men österut. LN-PWA med besättning påväg mot Schwäbisch Hall i södra delen av Tyskland.

vi skulle lägga upp ruten hem mot Sverige.

En febril aktivitet pågick med att studera vädret på morgonen


Fredag 15 juli: Inrikes i Tyskland.

Trots tidigare lite dystra väderprognoser inför återresan såg det ut att finnas fint flygväder norrut från söd-

ra Tyskland mot Berlin.

Vädret gav oss möjlighet att flyga på cirka 3 000 fot med molnen som ett tak ovanför.

ATT FLYGA GER en inte bara goda möjligheter att få en god geografisk överblick, man noterar även vilken fantastisk förmån man har när man passerar en kö på autobann som är flera mil lång.

Vi landade på den lilla flygplatsen Strausberg öster om 



Flygfokus. Varför inte förbättra flygskärpan med lite kaffe? Johanna Granat och Peter Andersson med var sin kopp i handen.



Promenad. Efter en något sen landning blir det kombinerad lunch och rundtur i det vackra Schwäbisch Hall.



Hur lång är en kabel? Färdplanering med USB-kabel och medhavd Champagne inför resan mot Berlin. På bilden: Johanna Granat

Berlin. Vi fick sedan god hjälp av de anställda på flygplatsen med boende.

Några av oss bodde dessutom i rum på flygplatsen.

S-BAHN-TÅGET TOG oss direkt in till Berlin. Dock tog det en hel timme in till Alexanderplatz. Lång tid kan tyckas, men den tiden sparade vi nog dagen efter med tanke på hur smidigt det är att lämna en liten flygplats som denna.



Sankt Michaelisdonn. Inrökt flygtorn och gammal brandbil.

Lördag 16 juli: Sista benet hem.

För oss i Berlin var målet på lördagen att ta oss tillbaka mot Säve.

Vissa valde lite omvägar via Danmark för lunch medan vi i det norska



...både rutt och resplan lätt kan påverkas beroende på vädrets makter.

planet valde att åka direkt hem. För egen del skulle jag dessutom på ett bröllop samma kväll, något som hade gett mig en viss tankeverksamhet under några dagar innan med tanke på hur osäkert vädret var.

Tidsfaktorn är något alla VFR-flygare får ha i åtanke att både rutt och resplan lätt kan påverkas beroende på vädrets makter.

SAMTLIGA FLYGPLAN genomförde klubbresan 2011 utan att drabbas av något problem. Framför allt var det väldigt kul att sitta i Reims första dagen och se att samtliga plan landade inom någon timme.

ALLA VI SOM FLYGER VFR vet att vädret har stor påverkan, därför blev det nog helt accepterat av de flesta att vi inte kom till Schweiz som ursprungligen var planerat. Man får helt enkelt se var man hamnar när man flyger som vi gör.



Land i sikte. Denna gång Tyskland under landningsstället.

Något i vägen? Bild från Saanens flygplats i sydvästra Schweiz dit SE-LMZ med besättning passade på att resa under årets klubbresa.

info från styrelsen



HÖSTEN VERKAR VARA på väg att etablera sig på allvar när detta skrivs, och det blir en spännande höst för oss aeroklubbare. Framför allt med tanke på att SE-LGI snart, hoppas vi, ska komma tillbaka Säve och kunna taxa till hemmahangaren efter sin långa frånvaro. Fast det har fungerat bra även med bara fem plan i flottan.

MED TANKE PÅ hur gamla C172 och PA28 i grunden är som konstruktioner är det ett stort steg som klubben tar när vi nu går in i dieselåldern.

För oss piloter blir det att börja läsa pilothandboken igen och ta till oss ny teknik. Missa inte att besöka någon av klubbkvällarna med teknisk information som hålls i månadsskiftet oktober–november!

DEN LÅNGA RYSAREN om de nya startavgifterna på Säve är förvisso också spännande, fast inte på det sätt man önskar.

Den har ändå gått in i en ny fas efter att vi fick besked om att flygplatsen avser att tillämpa en särskild, lägre taxa för klubbplan som är stationerade på Säve.

Lägre avgifter är förstås bättre än högre men tråkigt är det likafullt. Vi hoppas i alla fall snart kunna ge er medlemmar besked

Lägre startavgifter är förstås bättre än högre men tråkigt är det likafullt.

om hur debiteringen ska gå till, och hur klubbens interna rutiner ska anpassas efter nyordningen.

Själva startårskortet verkar tyvärr bli mer och mer urholkat allteftersom flygplats efter flygplats går ur systemet.

PROBLEMEN MED DÅLIG luft i klubbhuset verkar tyvärr hålla i sig. Allt som rör lokalerna som vi hyr tar lång tid att få ordnat.

STYRELSEN, OCH FÖRSTÅS även valberedningen, jobbar också med att förbereda höstmötet.

Som vanligt söker vi en lämplig lokal som inte kostar för mycket. Det brukar ordna sig på nåt sätt, men det hänger på er medlemmar.

Kallelse kommer snart på klubben och per e-post. Ett spännande föredrag lär det bli efter själva mötet.

FLYGTIDSUTTAGET HAR VARIT lite mindre i år än vi hade budgeterat, men konstigt nog var minskningen tydligast före missödena med SE-GYX och SE-LGI.

Trots det är klubbens ekonomi stabil enligt kassören även om det ännu inte går att säga exakt vad slutnotan blir när konverteringen av SE-LGI är betald och vi har fått ersättningen från försäkringsbolaget. Förhoppningsvis klarnar situationen före höstmötet så att vi kan göra en hållbar budget.

Henrik Gildebrand, sekreterare

Nya medlemmar

Mofly hälsar följande nyblivna aeroklubbare välkomna till klubben:

Gustav Sillén – gästmedlem
Peyam Iravani – ordinarie



Höstmötet

Aeroklubbens höstmöte hålls den 22 november.
Motioner lämnas senast 22 oktober till styrelsen.

Nästa

mofly

kommer som pappersnummer

skickas ut i mellandagarna

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



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 • mofly@aeroklubben.se