

FLYGBLADET

NR 3 2010 → INFORMATION FRÅN FALBYGDENS FLYGKLUBB

Planera och notera

25/9	Landningstävlan
26/9	Teorikurs börjar, 18.00
16/10	Städdag
27/10	Allmänt möte, hela klubben, 19.00
10/11	Allmänt möte, segel, 19.00
14/10	Allmänt möte, motor, 19.00
19-21/11	Billingshuskonferensen
25/12	Julglögg, 10.00

Glöm inte sista måndagen i september!

Efterlyses

Motorgräsklippare Klippo. Har någon lånat den?

Liten lödstation till bygglokalen.

Till salu

”**Brattsjö**”, lilla fyrkantiga stugan vid södra hangargaveln.

Ring Tage.

Tage har ordet

Det verkar vara så att i segelflyg är det väldigt lätt att notera dåligt väder, men nu känns det så. Det gör ju att man kan titta på annat. Som idag t.ex. var Bosse och jag och tittade på rallycross i regn och kraftig blåst, men vi sadlar nog inte om. Tittar man bakåt så har det ändå hänt något mellan ovädren.

Hampus Ekerlid har klarat sitt C-diplom. Grattis! Några AVA-utbildningar är också klara. Jonny Carlén har gått färdigt som segelflyglärare. Detta som kompetensutveckling. Det borde vara flera som går till sin arbetsgivare och ber om något så fiffigt, för det behövs lite mer förnyring. Grattis!

Nu känns det också som att SE-UAO går riktigt bra. Många har redan provat nya motorn. Den är ju också väderberoende, men flyg gärna mer.

Detsamma gäller också SE-UOI. Nu är det några till som har provat den i sommar. Vi får hoppas att det kan bli många fina dagar nu i höst innan solen går ner för långt.

Kom gärna och besök våra möten i höst och inte minst landningstävlan.

TAGE

Nasco Yankee Meeting

Nasco Yankee Meeting blev en härlig tillställning. Även på kvällen blev Falköping en levande stad.

När vi på fredagen gjorde våra förberedelser som vanligt var det en del hot om regn och storm. När portarna slogs upp på lördagen var allt som en perfekt dag ska ha.

Tack för allt arbete ni lagt ner på tillställningen och kringarbetet!

TAGE

Dags att städa

- V 42 Johansson Sune
- 43 Lindelöw Leif
- 44 Linder Jesper
- 45 Ljungberg Anders
- 46 Pettersson Lars
- 47 Ryberg Tomas
- 48 Strömberg Fredrik
- 49 Sundequist Roland
- 50 Torsein Tomas
- 51 Trygg Anders
- 52 Vestling Torgny

Den som städar ringer nästa på listan för att påminna!

Landningstävlan

Vem utmanar dubbelvinnaren Jesper i år? Eller ska han ta hem en 2års-svit?

Landningstävlan går av stapeln 25/9-2010 kl 10 samlas vi . Blir som sig bör både Cessnor och Ikarus. Hoppas att någon tar ut motor-seglaren också så att även den kan vara med. Och som vanligt kör vi alltihop samma dag som segel har sin landningstävlan.

Nytt för i år är ju att vi skaffat oss vänner inom flygklubbarna Skaraborg.

Så har ni i Skövde och Lidköping inte hört detta från någon därhemma så hoppas jag att ni läser detta här och nu. Ni som är skaraborg-gästmedlemmar i våra varandras föreningar kom och var med på landningstävlandet i Falköping.

Kommer ni med flyg så har ni redskap för tävlan, men tar ni bilen så är ju själva grejen att det vi har på plats att flyga med, är ju även till för er.

Vi ses

BJÖRN

Mywebbloggning och oljor

För att det ska gå smidigare, bli mer rätt samt bli lättare för bensin-skatte-erestitutören. Det är bra om man efter avslutad flygning som vanligt loggar sin flygning på sedvanligt sätt. Men dessutom tänker på att välja typ av flygning då ju vissa flygningar ger rätt till återbäring av bensinskatten. Det vi själva surt får betala in skatt till statens stora svarta hål är privat och nöjes-flygning.

Men återbäringsbara är för FFK, skolning, bogsering samt firma-flyg.

Alla dessa kolumner finns som förval när du loggar din flygning.

F = frivilliga flygkåren

B = bogsering

P = privat

S = skolning

C = commercial (firmaflyg)

Oljor till både cessna och Cessna står i det gröna skåpet längst in i bensinboden, i olika 1-litersflaskor. Oljan är upptappad från stora fatet som står intill, utifall att någon skulle undra vad det är för sort.

OBS glöm ej att fylla i tankjournalen när du tar olja i skåpet!

BJÖRN

En flygplansdröm med sirap i tanken

Vi köpte ett flygplan i Danmark. Hur svårt kan det vara? Bara att tillsammans bestämma oss för vad vi skulle köpa tog sin lilla tid. Men väl eniga i frågan så föll ju som bekant valet på lillcessnan 150 aerobat. Ett underbart tillskott i vår hangar, fantastiskt roligt flygplan som inte verkar känna några begränsningar, i alla fall inte för oss vanliga piloter. Men det är först nu som det äntligen (sedan en tid) finns på plats och förgyller vår flygverksamhet.

Men minns vi alla turer? Först skulle några försöka samlas för att åka och kika på planet, att hitta dagar när det är väder och att det sammanfaller med några lediga människor, hur lätt är det. Det tog en månad ca, så bestämde sig Anders T. att ta en kombinerad minisemester med frun till Danmark. Erfaren pilot som han är så tog han bilen. Väl där och kollat på planet så blev det efter någon vecka affär och det bestämdes att det skulle vara med en helt nollad motor för då skulle vi kunna ha planet till både skolning och FFK.

En nollning på en motor är rutin hos en välmeriterad flygverkstad, men noggranna sådana hittar också fel som kan vara i motorerna. Vilket de gjorde, en spricka i blocket (tur att vi slapp den). Motorn fick

skeppas till USA för svetsning, skeppas tillbaka för fortsatt renoivering. När så äntligen detta är färdigt, ja då har både jul och nyår passerat i våra almanackor. Sen följer vinterväder med låga moln som det då verkade hur länge som helst.

Men väl i början på mars kan så äntligen planet hämtas. Nu hade det kanat iväg tidsmässigt och giltigt ARC var bara ett par veckor kvar. Så vi fick med det snaraste flyga ner planet till flygmekanikern för att det nu var dags för 100h och förnyad ARC som då skulle utföras av en CAMO-nisse. Nu börjar väntan och byråkrati och krångel som bara kan hända i en värld där alla berörda som ska skriva på har månadslön och dessutom är totalt konkurrensbefriade. Bara att få ett flygplan registrerat i Sverige kräver ganska många A4-sidor papper. Underskrifter av rätt personer och att man inte glömmer skriva dit ett datum som vi vid ett av tillfällena gjorde och efter påstötning från oss till Luftis om vad har hänt med våra papper svarar de att ni glömt skriva datum, men så gör det då sa jag per telefon, nej det gick icke och pappret kom tillbaka för datummärkning. Sanslöst 4-kantigt. Sen skulle det dit en ny ELT och då en sådan som är en kombinerad elt-plb på det nya bandet. Beställa en sådan vänta på den vänta in en beskrivning och få behörig att skriva på det tar lätt ett par tre veckor.

Sen skulle planet förses med reg-beteckning, det beställde en sådan på Utskriften vilken vi limmade dit, men se den dög inte sa camonissen. Så vi fick omprov på den, fick skära bort lite med rakblad så bokstäverna blev mindre. Knasigt.

Kommer inte i detalj ihåg alla turer men tiden går, det tar veckor hela tiden. Och hela tiden är det något nytt krav som dyker upp från luftis som gör att det ytterligare tar någon vecka till. Men till slut blir camonissen klar och då är det så att vid import från annat EU-land får denne inte skriva ut ett ARC på planet utan måste enligt någon ny praxis skriva och skicka in en s.k. rekommendation till luftis som i sin tur ska granska allting återigen för att vi sedan ska kunna få pappren. Trodde det räckte med det. Nä, luftis i Norrköping gör det först sedan skickades handlingarna till någon teknisk avdelning i Sollentuna för att sedan gå tillbaka till Norrköping. Och då först är pappren klara när de har sagt sista ordet.

Nu är pappren klara nu är planet klart, vi har hur många som helst som vill åka till Jönköping för att hämta hem vår MCF. Som det äntligen officiellt nu får heta, det har vi papper på, massor, buntvis.

Planeringen tilltar, vädret är bra, papper klara, bara att åka,,,,,,,,,,,,,

Men just då pågår asfalteringsarbete på ESGJ och flygplatsen är stängd!

Gällde även stråket, för att asfaltläggarna inte ville ha någon trafik över huvudet då de jobbar.

Vad trött man blir, vilken följetong. Men Vi står på oss, det skulle ta 10 dagar innan banan var klar. Då är det som tur är någon vänlig människa i tornet som lovar oss komma en kväll alldeles strax innan banan nattöppnar för posttrafiken som ska starta nattetid, på vilken tid de inte vill att vi ska komma då det ansågs vara för hög belastning just då. Men vi fick komma halvtimmen innan så det gick bra till slut. Det var en härlig känsla att äntligen få komma hem med vår flygmaskin.

BJÖRN

Höstfest?

Vill vi ha det? Efter städdagen de senaste åren har vi nästan infört som tradition att på kvällen måste återställa ordningen som uppstått i och med städdagen.

Kom gärna in med synpunkter på om vi tycker att det återigen bör arrangeras. Kanske ska vi ha karaoke?

Visst vore det kul höra vissa av oss sjunga?

Eller vet någon något annat tema som kan vara av intresse?

FESTKOMMITTÉN

En pärla i Härjedalen!

Den 14-e juli började den internationella Jodelträffen på Hedlanda, ESNC och pågick ca en vecka. Det är klart, att som nybliven Jodeläggare, måste även jag flyga dit! Det har jag verkligen inte ångrat. Det var min första långflygning i min Jodel D 113-3 SE-CIB.

Flygningen skulle ta ca 3 timmar utan mellanlandning. Nästan halva flygningen går över fjällterräng. Fjällutrustning måste man ha. Gjorde färdplaneringen i GPS-en. Enkelt och smidigt. Kartor för hela sträckan måste man också ha med sig i planet ifall GPS-en skulle lägga av.

Färdlinjen gick från Falköping, ESGK rätt över Vänern på längsta sträckan över vatten till Hagfors, ESOH och vidare till Malung, ESVM. Norr om Malung började fjällterrängen. Mossar, sjöar och lagom höga berg. Inte många ställen att kunna landa på.

Ringde in färdplanen och fick lägga till ett par brytpunkter med koordinater på färdlinjen så att man kunde säkra min position efter varje halvtimme.

Tankade fullt. Det skall räcka för minst 4 och halv timmars flygning. Då var det dags att starta. Vädrret skulle vara bra på hela sträckan! Ropade upp kontrollen och fick färdplanen aktiverad med en ny transponderkod. Steg till 3000 fot

och fortsatte norrut mot Vänerns södra strand och ut över vattnet. Det var lite disigt i luften så den norra stranden vid Karlstad kunde man inte se! Det var bara att fortsätta på GPS-linjen norrut. Fick besked att Karlstadstornet var stängd. Det var bara att flyga vidare. Färdlinjen gick strax öster om Karlstad. Mina gamla "jaktmarker" på 50-60 talet. Många danskvällar i Folkets park och bilkörning runt torget.

Passerade Munkfors, Hagfors, Ekshärad och var snart framme i Malung, Skinnlanda. Banan såg fin ut från luften! Kommer säkert att landa där någon gång i framtiden.

Nu började flygningen över fjällterräng. I början var inte så höga berg, sådär runt 2000 fot. Passerade Mångsbodarna, känd från Vasaloppet. Längre västerut ser man Transtrandfjället som är över 3000 fot. Första större kraftverksdamm är vid Åsen, men ännu större är Trängseldammen med sitt imponerande dammbygge. Ser ut från luften som en stor röd vägg som stänger av en hel dal. Vattenmagasinet sträcker sig nordväst ut så långt man ser! Mycket imponerande! Hela området ligger i ett restriktionsområde ES R 13. Ett stort militärt övningsfält. I höjd med Sveg passerar man lite högre berg som Sömlinghågna, 3921 fot, Glötesvålen 3307 fot. Det sista höga berg man passerar före Hedlanda är Sånfjället 4193 fot.

Det är hög terräng runt fältet så man ser det inte förrän man är nästan framme!

Efter 2 timmar och 45 minuter landade jag på Hedlanda. Oförglömlig flygning!

Fältet sköts av Hedlanda Flygförening. Asfaltbanan är 1200 X 35 meter. Dom äger inte ens ett eget flygplan på plats utan flyger i Sveg. Flygplatsen är i mycket fint skick och har restaurang med alla rättigheter, stugor för övernattnig och flygbränsle att tanka. Enligt uppgift så säljer de ca 7 kubik om året. Vilka entusiaster! Beundransvärt! Ett sådant fint flygfält mitt i ”ödemarken”.

Om jag fattade det hela rätt, så är Ragnar, ”Ragge” Dillner med sambo och Åke Åstrand de mest drivande på stället. Missa inte denna flygplats om ni flyger uppåt norr!

Jag kom dit på fredag eftermiddag. Ett 20-tal Jodeller har anmält sig till mötet. Flygparkeringen var fullt med Jodeller från Europa, Frankrike Tyskland och Schweiz. Det var bara en svensk Jodel och det var jag. Det borde ha varit flera tycker jag. Vi har många flygande i det här landet. På lördag kom visst en svensk Jodel till och var där några timmar.

Hela mötet var fint arrangerat med utflykter till olika sevärdheter. Mat till frukost, middag och grillningar på kvällen. Jättetrevligt!

Jag själv bodde ca 6 km från flygplatsen på Vemdalens Camping i en trevligt liten stuga. Åke och Ragge eller hans sambo skjutade mig fram och tillbaka mellan fältet och campingen. Det var en oförglömlig flygning, möte och helg. Tack alla! Ingen nämnd, ingen glömd. Nästa jodelmöte ordnas den 14-20 juli 2012. Jag kommer om vädret tillåter och hoppas att det blir fler Jodeller från Sverige då!

OTTO DELI.

Verksamhet

I Falbygdens flygklubb bedrivs segelflyg, motorflyg och ultralättflygverksamhet. Klubben har ca 150 medlemmar och i klubben finns 6 stycken segelflygplan, 1 ultralättplan, 1 motorseglare samt 2 motorflygplan. Alla intresserade är mycket välkomna till flygfältet, kanske för att ta en provstart i något av våra plan. Varför inte börja lära sig flyga? Klubben kan erbjuda skolning på segel och motorsegelflygplan, motorflygplan eller ultralättflygplan.

Vi bedriver både teoriläsning och praktisk pilotutbildning till humana priser. Kolla på vår hemsida när nästa kursstart är.

Utvecklingsmöjligheterna hos oss är stora.

Fält och lokaler

Falbygdens FK är baserad på Falköpings Flygplats, belägen omedelbart öster om staden. Klubbens lokaler består av klubbhus, hangar och verkstad. Utrymme för camping samt en därtill hörande dusch/wc-anläggning finns också. Utanför klubbens hangarer finns en åskådardar- och grillplats samt lekplats för barnen, varifrån man kan följa verksamheten.

Falköpings Flygplats: ICAO: ESGK

Lon: E 013° 35' 26"

Lat: N 58° 10' 13"

Höjd: 785 ft/239 m

Bana: 22 - 04. 1330 * 30 m asfalt, 1500 * 60 m grässtråk.

Frekvens: 122.800

Bränsle: 100LL, MOGAS (Vpower) och JET A1 på beställning.

Falbygdens Flygklubb

Falköpings Flygplats

521 91 Falköping

Hemsida: www.falbygdensfk.se E-post: info@falbygdensfk.se

Klubbhuset

Falköpings Flygplats 0515-163 90

Ordförande

Göran Bondesson 0515-148 08, 0703-52 15 38

Medlemsekreterare

Marcus Larsson 0515-193 10, 0702-52 07 47

Motorflygchef

Olle Wilsson 0708-58 84 66

Segelflygchef

Tage Åkesson 0515-180 67

Teknisk ansvarig UL

Otto Deli 070-662 19 34

Inbetalningar

Medlemsavgifter

Huvudkassa

Motorflygsektionen

Segelflygsektionen

Eugén 84 (SE-UAO)

PG lotterikassa

Postgiro

55 11 68-8

621 00 22-7

Bankgiro

470-7865

470-7865

764-3620

687-9589

Klubbtidningen: 051517567@telia.com