

# VINTERN ÄR HÄR, MEN UTAN SNÖ!

Jag har varit på många resor senaste tiden och inte varit inspirerad att skriva något inlägg. Hemsidan sköts verkligen föredömligt av Tommy Persson och han håller oss ständigt uppdaterad om vad som händer i klubben och flygomvärlden. Det är också en risk att sådana här inlägg blir bloggartade men det får Ni stå ut med. Jag kommer alltså att tala en hel del om mig själv.

I september var jag i Cincinnati på en tredagarskurs som hette "Systems and Procedures" och anordnades av Cessna Pilot Association som har 18.000 medlemmar. Kursen gällde enbart Cessna 182RG med och utan turboladdning och hölls av utpräglade specialister. Flera av deltagarna hade flugit in från hela USA och vi höll till i Sporty's lokaler. En liten vy från klubbbrumet visas nedan.



En hel del nya råd och rön som jag aldrig hört tidigare kom fram och med risk för att bli åthutad av vår tekniske chef och motorflygchefen sammanfattas de här:

1. Kolla att det finns tryck i bromsarna före landning – gäller speciellt kortfält
2. Kör aldrig en motor utan motorkåpa – på några minuter kan man få hotspots.
3. Magra under taxning för att undvika blybeläggningar.
4. Magra under hela planén och landa med mager blandning om ingen risk finns för att motorpådrag måste ske.
5. Propellern dras enbart baklänges(!!!) och aldrig om inte flygning skall ske.
6. Magringsregler Ingen magring över 75%, 65% normalt magring till peak och cylindertemp mellan 325-380 grader F, vid 65 % och lägre får man bästa ekonomi vid 50 grader LOP (lean of peak) men här rekommenderas engine monitor.
7. Undvik temperaturchocker för motorn. Max 50 grader F/min under uppvärmning och nedkylning. Här måste alltså motoreffekten reduceras i god tid före landning.
8. Vid ett viss ingastryck använd så låga varv som möjligt enligt handboken. Propellern är upp till 20 % mer effektiv vid låga varv. Detta har fått mig att flyga med 21 tum och 2000 varv vilket faktiskt ger bra fart och lägre buller.

Eftersom jag ofta flyger med min hund fick jag också veta att man kan köpa headsets för hundar och Tobbi ser nu ut som Röde Baronen när vi flyger tillsammans. I början försökte han ta av sig headsetet men efter några timmar fick det sitta kvar. Han upptäckte på något sätt att det verkligen gjorde nytta och nu är det inga problem att sätta på det. Om någon vill veta var jag fått tag på detta går det bra att kontakta mig.

Jag har också skaffat en ny sticker till bilen "Dog is my co-pilot". Förra söndagen ringde det på dörren och några välskräddade yngre herrar från Jehovas Vittnen tyckte jag behövde en bibel. Jag förklarade att jag redan hade vad jag behövde och om de hade tänkt frälsa mig var det för länge sedan kört. När de sedan såg den nya stickern förstod de att jag hade rätt och gav sig artigt iväg.



Årets instrument PC klarades av i slutet på september och det gick bättre än på länge. Med USA-vistelsen i färskt minne är det dock sorgligt att se hur få som flyger IFR i Sverige och i resten av Europa. I USA finns det snabbkurser och man flyger i ett luftrum som är mer komplicerat än hos oss. Det verkar fungera bra och man har en olycksfrekvens som är betydligt lägre än i Europa. Här är det tyvärr snudd på en doktorsdisputation innan man får flyga IFR och kostnaderna är avskräckande. Något är snett och inte gynnar det flygsäkerheten heller. Nere på kontinenten finns det knappt några privatflygare som har IFR-behörighet längre. Låter det bakåtsträvande om jag säger att allt var bättre förr när svenska piloter kunde konvertera IFR-licenser från USA till svenska bara genom att skicka in sitt certifikat. Det var också nästan kostnadsfritt.

Vad händer i klubben då? Ny teorikurs med sex elever har startats upp vilket är ett sämre utfall än vad vi hoppats på. Förhoppningsvis kommer några fler att ansluta sig när vi kommer litet längre fram. Skolgruppen kämpar i alla fall på i god stil och skall ha stort beröm.

Segelflygarna tog sin klubbstuga och drog iväg till Ljungbyhed och deras hangar är såld till en av våra medlemmar. De flyger sedan många år i Ljungbyhed och flytten är säkert bra för dem. En annan anledning till flytten var den höga arrendekostnad som vi tvingas tillämpa p.g.a. kommunens prissättning för vårt eget arrende.

Det har regnat mycket senaste veckan och fältet är stängt trots minusgrader. Om det fryser till kan vi flyga till helgen och annar blir det att passa på så snart det är torrt nog igen. Många är säkert lika flygsugna som jag och vill träna så mycket som möjligt året runt.

Viken 2007-11-15 Karl-Erik Öberg