

Tack för den här gången !



BORÅS AIR SHOW 2009

Så var den här upplagan av våra flygdagar över. Som alltid: Ett stort tack till alla som hjälpte till att föra arrangemanget i hamn. Det har gjorts stora insatser på alla håll. Allt från att bära bort skräpet bakom tankanläggningen till att sy ihop programmet. Ingen nämnd och ingen glömd! För att börja med oss själva så hade BUFK en monter inne i hangaren. Intresset var stort och vi fyra som stog där hade fullt upp att besvara frågor från intresserade. Påföljande söndag (23/8) hade klubben en information om kommande utbildning och vi hade 18 besökare där.



Av alla fina programinslag som programkommittén fått ihop var det nog Catalinan som stack ut mest. Finns det någon vuxen svensk som inte hört talas om Catalinan? Att få se denna levande historia landa på vårt fält var stort. Att Catalinan sedan är det största plan vi haft på Viared gör inte saken sämre.

Ett av de bestående minnena bland de flygande inslagen var annars konstflygning med vanliga flygplan, både i "real size" och i skalmodell och med helikopter. "Det där är omöjligt! Man kan inte göra så där!"

Färdplan, vad är det, och hur gör man?

Så länge vi håller oss runt fältet hemmavid så får vi flyga som vi vill (nästan!). Men om vi tänker utsträcka flygandet lite längre kommer vi förr eller senare att passera en luftrumsgräns. Och då kommer kravet på oss att lämna en färdplan.

I det följande skall jag beskriva olika varianter där piloten måste lämna en färdplan. I detta nummer av Månadsinfo skall jag begränsa mig till den förkortade färdplanen. I nästa nummer av Månadsinfo skall jag ta upp den formella ATS-färdplanen som skall lämnas in om man tänker ge sig ut på längre flygningar.

Om vi startar från Viared och tänker oss att flyga till Halmstad så får vi starta utan vidare ceremonier. Vädret är vackert, strålande sol och en förfärlig termik. För att komma undan den så väljer vi att stiga för att komma upp i lugnare luft. Om vi håller oss under 4500 fot så är vi i okontrollerad luft och ingen kommer att lägga sig i vad vi gör. Över 4500 fot kommer vi in i "Göteborg Control" och där får vi inte vara utan att först ha fått en klarering. Den får vi genom att lämna en förkortad färdplan:

Vi anropar och får genast svar. Det Göteborg Control vill veta av oss är följande:

Vem är du och var är du? Ultralätt, 2 personer ombord, Svenljunga 4000 fot.
Vad vill du? Önskar stiga till 5000 fot mot Halmstad.

Efter detta får vi en transponderkod och lite andra nyttigheter som vi får upprepa för att göra trafikledningen nöjd. Konstigare än så är det inte. Observera att bara för att du fått en transponderkod så så är klareringen inte klar!! Du skall ha fått ett uttryckligt "Klar mot Halmstad 5000 fot" eller liknande för att få flyga in i området.



Denna förkortade färdplan gäller ända tills vi närmar oss Halmstad. Där måste vi åter anropa Göteborg Control för att få lämna höjden och att byta frekvens till Halmstad och gå ner i Halmstads terminalområde.

För att få gå in i Halmstad CTR upprepas samma procedur igen:

Vem är du och var är du? Ultralätt, 2 personer ombord, över Hyltebruk 4000 fot.
Vad vill du? För landning.

Ett annat scenario är start från Säve. Eftersom Säve är en kontrollerad flygplats så får vi inte starta utan en färdplan. Det enklaste alternativet är den förkortade färdplanen. Vi ringer upp tornet och åter samma procedur:

Vem är du och var är du? Piloten på SE-VKP Ultralätt, 2 personer ombord, på plattan
Vad vill du? Önskar starta och utpassering via Bohus.

Konstigare än så är det inte. Efter detta kan du hoppa in i planet och ropa upp tornet för att begära taxi. Tornet vet nu vem du är och dina avsikter.

Observera att en förkortad färdplan bara gäller så länge du är i det område du får klarering genom. Det innebär att det finns ingen automatik som följer dig på en längre resa till skillnad mot en ATS-färdplan som följer dig hela vägen. Det innebär att flyger du en längre sträcka så måste samma visa dras vid varje passage av en luftrumsgräns.

När du kommit hem..

Vi har fått klagomål på oss vad gäller hur vi ställer våra plan i hangaren. Tänk på att den yta som är BUFK's inte är större än dörröppningen, och rakt in. Se därför till att ingen del av planet sticker in i grannytan i hangaren. Det har inträffat att man har varit tvungen att rangera om våra UL-plan för att få ut en PPL-kärra. Den typen av kritik är fullkomligt onödig och det skall vi inte behöva dra på oss.

Klubbinfo

Lite att tänka på inför höstens övningar.

Ett önskemål från våra lärare:

Tanka inte planet fullt om du inte tänker använda merparten av soppan. Att flyga ensam med full tank är en sak, men om nästa pass skall flygas av lärare och elev med full tank så blir planet väldigt tungt och får helt andra flygegenskaper än vad eleven normalt är van vid.

Apropå det här med att ställa planet i hangaren: Efter avslutad flygning SKALL planet ställas in i hangaren. Den enda gång planet får lämnas kvar ute är om du **vet** att nästa pilot kommer och tar planet inom det närmaste.

Ungdomssektion i klubben ?

Linus och Conny har tagit ett synnerligen bra initiativ. I samband med Young Pilots föddes idén om att ha en monter för "Ungdomssektionen" på flygdagen.

Linus berättar:

Vi bollade lite med Ingvar Bragd och han tyckte också det var en bra idé att ställa ut.

Vi fick lite material från FFK men dom hade inget material direkt mot Young Pilots.

Så vi satt en kväll och knåpade ihop ett litet blad som kunde delas ut, med info om både UL och PPL. Detta bladet blev väldigt uppskattat trots att det inte var så utförligt. Det visade på ett ungefär vad det kostar att ta cert. Samt lite om nyttan med de två olika varianterna.

Ett bildspel med info om UL och PPL rullade på vår TV, Deltagare från YP-lägret tillfrågades om dom ville vara med och berätta om deras upplevelser och erfarenheter från lägret, och flyget i allmänhet.

Första dagen hade vi inte så många besökare, men andra så var det relativt mycket folk som kom och pratade flyg. Faktum var att dom flesta var väldigt intresserade av just UL-flyg.

För att nå ut till ungdommar i "stor skala" kommer vi behöva anpassa oss till deras förhållanden, både vad gäller Tid och Pengar. När vi har ett sådant koncept färdigt kan vi på riktigt börja rekrytera.

Klubbens framtid

Att spå är svårt, speciellt om framtiden.

Vi är ungefär 100 medlemmar i klubben vilket innebär att vi har ungefär 120 uppfattningar om hur klubben skall drivas och hur verksamheten skall se ut. För att få en uppfattning om detta kommer styrelsen under hösten att på något sätt försöka pejla medlemmarnas uppfattning i frågan.



Vilken form detta skall få är i skrivande stund inte klart, men ni kan ju redan nu börja fundera på följande:

*** Vilken verksamhet skall vi ha?**

- flyga, självklart
- skall vi ta upp tävlingsverksamhet?
- ungdomsverksamhet?
- utbyte med andra klubbar? Utomlands?

*** Vilka flygplan skall vi ha?**

- högvingat
- lågvingat
- gyrokooper
- var på prestandaskalan skall vi lägga oss?

*** Var skall vi ha våra flygplan?**

- Viared (givetvis!)
- Göteborg?
- andra alternativ?

*** Hur skall klubben organiseras?**

- Behöver vi dela på ansvarsområdena, exempelvis
- en teknikgrupp
 - en programgrupp
 - en ungdomsgrupp
 - en tävlingsgrupp

**Styrelsen kallar därför till medlemmöte den 19/10 kl 18.30.
Ni är alla välkomna!**