Miljöhistorik för Köpings Flygplats ESVQ.

Flygplatsen började anläggas sommaren 1964. Flygklubben hade träffat ett arrendeavtal med Köpings Stad om ett markområde på c:a 7 ha norr om staden på den s.k. Löten.(bilaga 1)

Arbetet med markområdet utfördes till stor del av klubbens medlemmar som ideelt arbete, men stor del av maskin arbetet utfördes av byggnadsföretaget Bygg-Fride som sponsring. (Maskiner och förare) Fältet besåddes med en speciell fröblandning som tagits fram av företaget Svalövs med speciellt slitstarka grässorter.

Under sommaren 1965 hade gräset rotat sej så bra att fältet kunde tas i bruk. En första Hangar, den östligaste, hade uppförts och tagits i bruk i maj månad.

Under sensommaren hölls ett "Spaka själv" arrangemang där intresserade kunde pröva på motor- och segelflyg. Vid detta tilfälle blev undertecknad medlem i Köpings F.K. Arrangemanget stöddes av Arboga F.K. med bogser- och segelflygplan och lärare. Ett medlemsägt flygplan deltog även i verksamheten.Fältet saknade vid denna tidpunkt klubbhus, elström och bränsle anläggning för flygbränsle. Tankning skedde som regel i Arboga. Under-håll av motorflygplan skedde vid Eskilstuna Ekeby flygplats. Under de följande åren1966-68 skedde inga större förändringar i verksamheten. Den 8:e sept. hölls en flygdag, som drog rätt stora publikskaror och gästande flygplan,vädret var perfekt Brittsommar väder.

Under slutet av den här tidsperioden eköll klubben även hjälp att dra fram elström till flygplatsen. Det löstes så att en liten överbliven transformatorstation anslöts till en i marken befintlig högspänningskabel. Denna transformator ersattes senare med en större, när stadens vattenverk behövde el till ett pumphus för borrade brunnar norr om fältet.

Under år 1969 skedde en utökning av verksamheten. En ny hangar uppfördes väster om de befintliga. Denna byggnad bekostades av disponent Bengt Hallberg och övergick i klubbens ego genom ett gåvobrev en kort tid före Hallbergs frånfälle. Denna byggnad fick från början ett golv i betong. Samtidigt fick även den äldre hangaren golv yta i betong, tidigare endast packat grus. Under år 1969 träffades ett avtal med Svenska Esso flygmarknad om uppställning av en bränsleanläggning för flygbränsle. Den utgjordes av en stålcistern på 10 kubik m uppställd in en invallning av stålplåt. Denna placerades väster om hangar 2. Denna tank ägdes av Sv Esso, men upläts utan kostnad mot att bränsle inköptes enbart från dem.

Omsättningen på bränsle var dock så låg att Sv Esso erbjöd oss en tank på 5 m3. Den tidigare 10 m3 tanken behövdes på en annan flygplats med större förbrukning. Jag minns en episod med den större tanken, då någon eller några försökt "slanga" bränsle ur tanken. Man hade brutit upp låset till påfyllningen, skurit av en bit av den grova påfyllningsslangen och försökt att slanga (suga) upp bränsle ur tanken. Strömmen var lyckligtvis brutits till elpumpen. Mätningar som gjordes, visade att inget bränsle försvunnit. Nivån var så låg för tillfället, att man hade tvingats suga upp en vätskepelare på nära 2 m för att lyckas, till detta hade krävts en kraftig pump för att få ur något. Däremot inträffade några slangningar ur parkerade flygplan på fältet. Om det därvid uppstått något spill, är okänt. Den tank som Sv. Esso uplåtit, tvingades klubben köpa under 70-talet.

Man skulle sluta tillhandahålla flygbränsle av bensintyp.

Under början av 80- talet förvärvade klubben en begagnad motorseglare. Denna maskin fick vi efter utbildning serva själva.
Uner åren 1982 -83 genomgick jag en sådan utbildning. Härefter började jag utföra 25-50-100 timmars tillsyn på denna motorseglare. Varje sådan tillsyn genererade ungefär 2,5 liter spillolja av samma typ som i motorfordon. Denna spillolja lämnade jag sedan i samma kärl som den nya oljan levererats i till Köpings miljöstation, med påskrift "spillolja". Senare har flera personer genomgått teknikerutbildning. Hanteringen har varit i stort sett densamma.

Klubben har själv ägt totalt tre motorseglare. Därutöver har vi hjälpt andra flygklubbar som importerat motorseglare med svenskreistrering och importtillsyn. Denna verksamhet har dock upphört i och med att EASA har ändrat reglerna för sådan verksamhet.

Under de senste åren har det även tillkommit service av Ultralätta flygplan. Först av typ UL-A som sedan ersatts av typ UL-B, det vill säga roderstyrda ultralätta flygplan. Här handlar det om en oljemängd av c:a 3 liter per tillsyn.

I och med att den västligaste hangaren uppfördes, flyttades bränsle anläggningen till sin nuvarande uppställningsplats. Under 90-talet byggdes även ett regntak över tankarna för att hindra att invallningskärlen fylldes med regnvatten. Klubben har förnärvarande två kvalitéer av flygbränsle. AVGAS 100 LL och Avgas 91-96 UL, den senare utan blytillsats. Den första behöves för normalklassade flygmotorer av äldre konstruktion och den senare används i motorseglare och UL-flygplan.

Beträffande klubblokal så saknades en sådan i början. Under 1969 iordningställdes en s.k. "Byggkupa" som brukar finnas på byggarbetsplatser. Den mätte c:a 2 x 5 meter och fungerade närmast som värmestuga. när verksamheten ökade behövdes en större lokal bl.a. för översyn av segelflygplan under vintrarna. Under 1970 ombildades Svenska Salpeterverken till fusionen Supra. En del tillfälliga byggnader blev då överflödiga bl.a. vårt nuvarande klubbhus. Jag tog kontakt med företagsledningen och bad att företaget skulle skänka byggnaden till Köpings Flygklubb. Byggnaden var av typ monteringsbar barack av militär typ bestående av ett antal byggelement. Byggnaden erhölls som donation mot att den skulle vara borta till ett vist angivet datum. Byggnads elementen förvarades i hangarerna tills byggnadslov erhållits. Våren 1971 började grundläggningen av huset och stod det uppfört till hösten. Senare har tilläggsisolering och nytt yttertak tillkommit samt invändig upprustning. En sluten avloppstank och en djupborradbrunn har anlagts under senare tid. Vatten kvalitén är dock inte så hög men duger till de behov som föreligger. Klubben äger även en traktor med klippaggregat av lantbrukstyp samt en f.d militär snöslunga. Det finns även en liten snöslunga och handgräsklippare samt röj aggregat.

Beträffande själva fältytan så utfördes under 1970-talet ett rätt omfattande täckdiknings/dränererings arbete. Fältet var sedan gammalt utdikat med primitiv teknik, som gjorde att vid snösmältning och kraftigt regn, bildades stora vattensamlingar, som tog lång tid att torka upp. Klubben tvingades att basera flygplanen utomhus i Arboga under våren. Genom sponsring av ett täckdiknings företag och idéellt arbete, gjordes ett omfattande dikningsjobb som omfattade den egentliga startbanan. Detta kompletterades sedan med ett ytdräneringssystem som hade till uppgift att dränera svackor som uppstått i fältytan. Till dessa arbeten användes dräneringsslang av plast, av varierande dimensioner. Ovanpå slangarna ligger ett lager grus. Utloppet mynnar i Vahlsta ån.

Detta är min minnesbid av vad som timat under de nära 50 år som Köpings Flygklubb verkat på den s.k. Löten.

Köping 2012.09.20.

Rolf Hollsten Flygplatschef
Hedersmedlem

Köp. Flygbl

KÖPINGS STAD

Utdrag av protokollet, hållet vid Drätselkammarens i Köping sammanträde

den 16 juni 1964

§ 340.

S. D. Drätselkammaren behandlade vid sammanträde den 18 februari 1964 en skrivelse från Köpings Flygklubb angående flygplats på Löten (Gålby i Köping).

Det skulle antecknas att marken för det planerade flygfältet omfattade cirka 14 tunnland. Av detta område utgjordes cirka 2/3 av den s.k. kollegajorden, medan cirka 1/3 av marken ägdes av Köpings stad. Stadens mark arrenderas av åkaren Nils Norling.

Drätselkammaren beslöt vid sammanträdet att arrendet med Norling skulle uppsägas omedelbart.

Då Flygklubben avsåg att begära avlysning av området hos länsstyrelsen, hade den hemställt hos drätselkammaren att få arrendera stadens markområde.

Drätselkammaren beslöt, att Flygklubben skulle få arrendera området tills vidare under en tid av 5 år och att i arrende skulle betalas enehanda belopp, som nuvarande arrendatorn erlagt, eller 120 kronor per hektar och år.

In fidem
Sverker Jonson

Justerat:
Karl-Erik Wallbom
Alvar Lundqvist

Rätt utdraget betygar:

Sverker Jonson

Köpings flygklubb expanderar
Köper segel och rustar fältet

Köpings flygklubb, som för-
gar över ett bra gräsfält vid
lby, ett flygplan och en han-
r, planerar en betydande in-
sifiering av verksamheten.
lunda har klubben beslutat
rvärva ett segelflygplan och
teknisk upprustning av fältet
rbereds.

pings första flygklubb kom till
1956 och ett fält anlades efter
a Västeråsvägen vid Erikslund.
visade sig sedan att man gjort
elinvestering, ty fältet i den ut-
ning det fick erhöll inte luft-
verkets godkännande. Med stora
ler och dyrköpta erfarenheter
nnade klubben för en tid, men
jorda misstagen kunde inte ta
på flygintresset. År 1960 re-
iserades organisationen med
nadsingenjör Yngve Carlsson
primus motor och med Håkan
Lars Falk, Gunnar Gustafsson,
Andersson och några till som
rbetare. Alla fem har jobbat
rutet alla åtta åren, byggt nytt
med hangar vid Gålby, köpt en

YNGVE CARLSSON,
flygklubbens ordförande.

maskin och sett 15-talet motorflyg-certifikat underskrivas. Även modell-sektionen har varit igång.

Just nu är en grupp på sex nya motorflygcertifikataspiranter under utbildning, och många ungdomar, som vill lära sig den underbara segelflygsporten, knackar på dörren. För privatflyget och industriföretagen som är beroende av snabba förflyttningar är en teknisk upprustning ute vid Gålby nödvändig, önskvärd även ur beredskapssynpunkt.

Och vad är det som skall hända inom flygklubben?

Frågan går till klubbens ordförande byggnadsing. Yngve Carlsson.

— Vårt gräsfält vid Gålby är prima, ett av Sveriges bästa i sitt slag. Men vi behöver en hangar till, säger hr Carlsson. Vi behöver elektrisk ström och banbelysning och vi behöver telefon. Vi behöver radiotelefon (vår Super Cub skall få kommunikationsradio — den behövs inte minst för utbildningsarbetet — men

(Forts. å sid. 10)

Fredagen den 16 augusti 1968

öpings flyg expanderar

(Forts. fr. sid. 1)

fordras också en markstation.
banan behöver asfalt, så små-
om vill vi också få dit en tank-
gning. En byggnad för mark-
nen med telefon, radioanlägg-
etc måste komma till stånd.

Och segelflyget, fortsätter hr
sson, det måste nu få sin chans.
iknar med att börja utbildningen
ett par veckor, sedan klubben
på onsdagskvällen beslöt för-
a ett begagnat segelflygplan, en
falke. Planet är tvåsitsigt och
tt med kommunikationsradio
vrig behövlig teknisk utrustning.
a av klubbens medlemmar står
borgensmän vid förvärvet. Segel-
erksamheten har tidigare bedri-
av Arboga flygklubb, men det har varit obekvämt och besvärligt för de unga eleverna att förflytta sig mellan städerna. Köpingsklubben har därför i samförstånd med Arbogaklubben överenskommit att segelflygverksamheten när det gäller Köpingsborna skall förläggas till Köping, som också fått instruktörsfrågan ordnad på tillfredsställande sätt. Visserligen kommer intäkterna på utbildningsarbetet inte att finansiera segelflygverksamheten, men den detaljen måste ordnas, lotterivägen eller på annat sätt.

Ytterligare planer på utökning och effektivisering av flygklubbens verksamhet ligger under behandling, men till detta återkommer vi, slutar hr Carlsson.

KÖPING

Köpings Flygklubb har hos drätselkammaren begärt anslag på 2 100 kr till el-kabel till flygfältet. Strömmen behövs till markradiostationen och flygfältets upplysning. Kammaren beviljade i går klubben detta bidrag.

Stadens byggnadschef skall snarast göra en utredning om den tilltänkta parkeringsplatsen vid flygplatsen som skulle ligga öster om hangaren. Den nuvarande trafikfarliga nedfarten till flygplatsen slopas.

i expansiva flygklubben

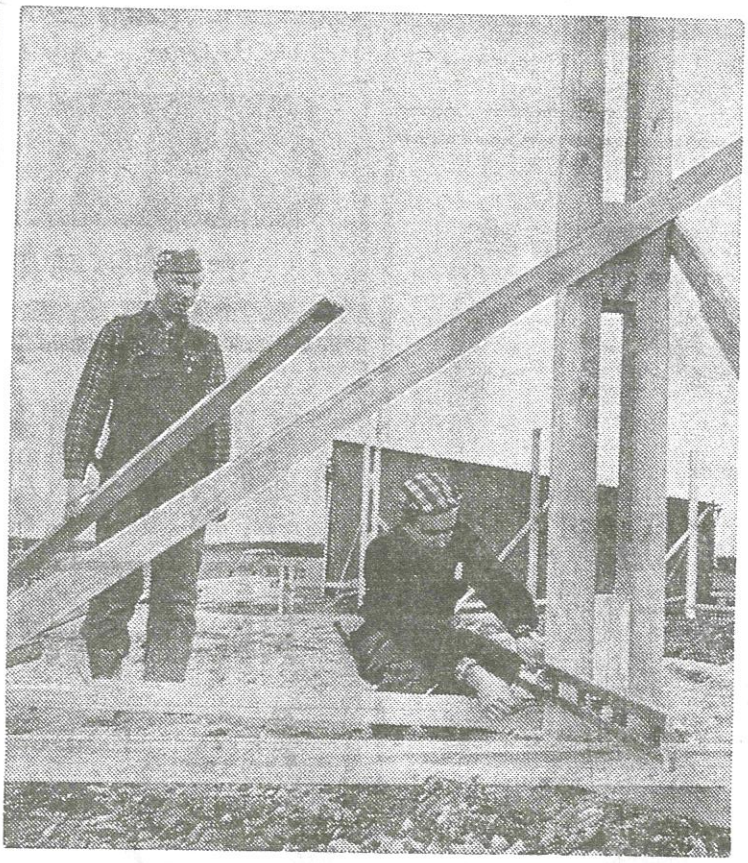
Ett medlemsantal som ökats från omkring femton till över [illegible], en ny hangarbygg[illegible], egen bränsleanläggning, flygfältsbelysning som kommer att tillåta mörkerskol[illegible] radioanläggning, en flyg[illegible] som gjorde storartad PR för privat- och affärsflyget — det är onekligen ett aktivt arbetsår Köpings Flygklubb kan summera när man fredagen begår sitt årsmöte.

Det kanske mest glädjande i [illegible] — femtontalet klubbmedlem[illegible] har sedan i höst läst den teoretiska delen av motorflygkursen [illegible] två veckokvällar. Och i helgerna har skolningen i luften — när vädret så tillåtit — varit intensiv. Så framåt sommaren blir klubben åtskilliga certifikatinnehavare rikare...

Den nya radioanläggningen finns i den — också nya — klubblokal som uppförts på flygfältet, vilket är ett av landets bästa gräsditon. Det har också stora möjligheter till en utbyggnad, som kan tillåta taxi- och charterflygning i framtiden. Ur lokaliseringssynpunkt är det mycket värdefullt för stan och bygden.

I den efter årsmötet följande supén kommer ett femtiotal medlemmar med fruar att deltaga.

Nya hangaren i Köping snart klar



Om bortåt 14 dagar är hangar nr II klar på Köpings flygfält. Bygg-Fride AB står för uppförandet och stommen har just kommit på plats. Hangar II kommer att ge plats åt ytterligare två plan och är ett led i klubbens mycket snabba expansion.

Den nya byggnaden kommer att mäta 18×11 meter och utrymmet framför finns med i den plan, vilken bland annat går ut på att hårdgöra utrullningsträckan, som också skall oljegrusas. Här är Stig Hammarström och Bo Johansson (t v) i färd med att resa de stolpar, som skall bilda byggnadsstomme.

CKE fram för vårt första klubbhus

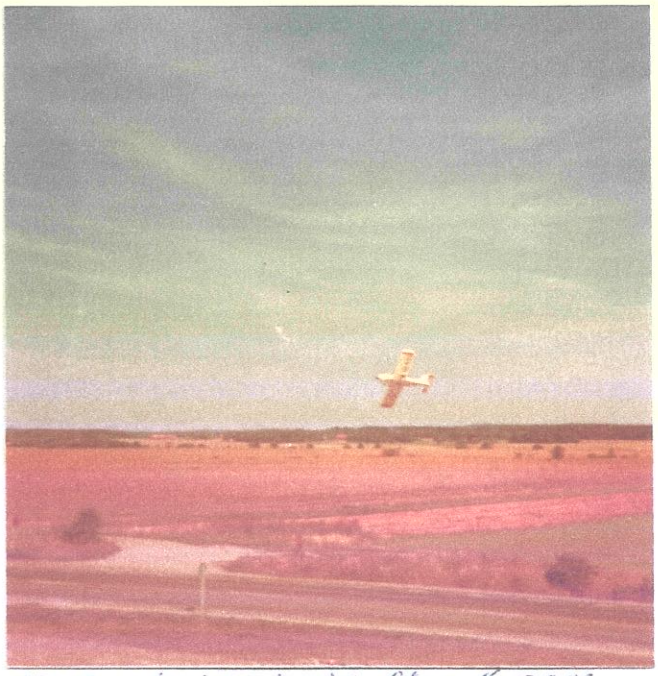
Vi lägger grunden till nya klubbhuse
Maj 1971

Nya klubbhuset börjar ta form

EAC fram för det färdiga klubb-hu
Våren - 72

September 1972

Frivilliga Flygkåren hade övning i Köping där 4 av de 7 deltagande planen.



EZC sticker i väg för ett pass Låglygning

Karl-Erik Pettersson visar lite låglygning med SE-EII