

KONTAKTEN

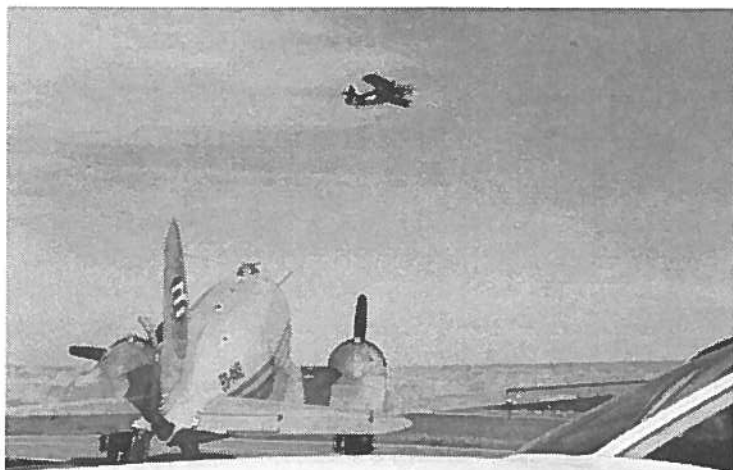
MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 5 2001



AN2 i luften, DC3 på marken samt KIT i förgrunden på flygdagar i Norrköping (sid 7)

IUD på klubbutflykt till Siljansnäs (sid 9)



**Allmänt klubbmöte i Flygets
Hus 28 november! (Sid 5)**

Innehåll:

Ordförandens spalt	3	Flygdag på Kungsängen i Norrköping	7
Flygchefen har ordet	3	Nya motorvärmare	8
Jourtjänstreglerna förnyas ..	4	Klubbutflykt till Siljansnäs	9
LuFF-spalten	4	Hangarfartyget Intrepid	10
Marknadsföringsspalten	5	Amazonas	11
Kallelse till allmänt klubbmöte	5	Aktuella landningstävlingresultat	12
Den första H50P-kursen genomförd.	6		

...och lite till!

KONTAKTEN**Ansvarig utgivare**

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.comManusstopp för nästa Kontakten
(nr. 6): 24/11**Linköpings Flygklubb****Adress**

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadresswww.lfk.se**Wapadress**www.lfk.se/wap/index.wml**Exp & jour**

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

ExpeditionstiderSkol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott**Kontakten nummer 5**

Förra numret av Kontakten gick det troll i alldeles. Krångel med bilder och tryck m.m. gjorde att det kom ut för sent. Alldeles lagom för sent för att missa att påminna om Öppet Hus m.m. tyvärr. Skall försöka hålla en lite bättre framförhållning.

Ett par händelser i klubben har inte kommit med i detta nummer, bl.a. p.g.a. att bilderna inte är framkallade, och det är hangarfesten och Öppet Hus. Bilder från dessa kommer i nästa nummer.

Miss inte kallelsen till allmänna klubbmötet!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Grattis på födelsedagen önskar**Linköpings Flygklubb**

Bengt-G Sundqvist	30 år	11 okt.
Göran Jansén	60 år	23 okt.
Liviu Patru	40 år	5 nov.
Erik Åstrand	40 år	11 nov.
Perti Mäkinen	40 år	13 nov.
Bengt-G Hagström	40 år	16 nov.
Björn Kullberg	40 år	21 nov.

Ett tips till er som har PC hemma med Microsoft Flight Simulator installerat. Om ni surfar till den här adressen..

<http://www.flightsim.no/swedflight>

..så kan ni ladda ner hela Sveriges landskap med alla flygplatser och radiofyrrar! Bra att ha om man vill träna instrument.

Peter Purin

Ordförandens spalt



Den händelse som präglar vår tillvaro efter den fina sommaren är naturligtvis det som hände den 11 september 2001 i USA. Det är svårt att undvika att reflektera över händelsen även i en klubbtidning för en flygklubb. Det är ett nytt datum som hela världen kommer att minnas för alltid. Det var en helt överklig händelse som var svår att förstå även om nyheterna på TV och andra medier snabbt kablade ut informationen. Även de närmaste dagarna därefter så var händelsen helt överklig som hämtad ur en film från Hollywood.

Vilken påverkan det kommer att få på oss både när det gäller vårt familjeliv, vårt arbete eller för vår hobby är det naturligtvis svårt att spekulera om, det enda som är säkert är att det kommer att få någon påverkan i någon form, hoppas den blir så liten som möjligt.

Och så till ämnet moralpredikan. I förra numret skrev Sture om en propeller som blivit skadad när dragstången inte tagits bort. Misstag gör vi alla förr eller senare dock måste vi vara ärliga och stå för dessa. Det är ytterst allvarligt att ingen känns vid händelsen och man måste ifrågasätta respekten för vår verksamhet och materielen som vi använder. Varje medlem måste kunna lita på att vi är ärliga och rapporterar skador på våra flygplan både ur ekonomisk synpunkt men framförallt av

flygsäkerhetsskäl. Allt detta är självklarheter som de flesta medlemmar följer, se till att vi kan lita på varandra i fortsättningen.

Över till ett glädjande område. PPL-kursen som startade i september har 16 deltagare och instrumentkursen har 22 deltagare. Mycket bra då det visar på ett fortsatt stort intresse för vår verksamhet.

Som ordförande så representerar jag LFK i en grupp som träffar kommunstyrelsen 2 gånger om året i ett samrådsmöte om Linköpings flygplatser. Som ni sett i tidningen så är beslutet taget att Saab-fältet skall vara Linköpings civila flygplats till år 2010. Det innebär bl.a. att en utbyggnad av terminalbyggnaden planeras. Byggnaden skall förlängas i riktning mot klubben. Vad detta innebär för LFK får vi återkomma om dock måste vi vara mentalt beredda på en del förändringar i framtiden.

Några av oss hade möjlighet att flyga en nykomling Diamond Star DA-40, se senaste numret av Pilot Briefing 2/2001. Demonstrationen skedde med minimal framförhållning varför vi planerar en ny omgång där vi lånar flygplanet under en längre tid under hösten eller vintern. Passa på när tillfälle ges då detta är en av nyheterna på marknaden för små sportflygplan. Hänger ni föresten med på vad som händer på motorfronten med dieselmotorer som utvecklas både i Europa och USA? Det öppnar intressanta möjligheter med billigare bränsle och lägre underhållskostnad. Se även här reportaget i Pilot Briefing 2/2001.

Ha en trevlig flyghöst!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Flygtiden t o m september är 3015 tim, ca 150 tim mer än förra året. Det är främst skolningen som gått bättre än budget, samt flygreklamen i Östgötaflyg. Uthyrningen till medlemmarna har varit 150 tim mindre än förra året. Av flygplanerna är det Cadet-erna som utnyttjas mest. De flesta andra flygplanerna, inklusive nyförvärvet SE-LCU, ser ut att i stort sett uppnå årsbudgeten. Det är bara Cessnan som flygs för lite jämfört med budget.

Intresset för flygutbildning är fortsatt god. Höstens PPL-kurs har lockat 17 elever och den nyligen startade IFR-kursen har inte mindre än 22 elever, från Värnamo i söder till Lycksele i norr. Schemat omfattar fredag - måndag var 3:e vecka under vinterhalvåret. Ett tillkommande krav för att bedriva IFR-utbildning är att minst ett flygplan har GPS godkänd för B-RNAV (Basic Area Navigation). Det blir SE-KIT som får denna utrustning.

Om man räknar med den rörliga GPS-en, så har vi därmed GPS till samtliga PA28-or. Jag har märkt att alla våra piloter ännu inte bekantat sig med detta framtidens

navigationshjälpmedel. Varför inte be flygläraren om en GPS-lektion i samband med nästa flygträning inför förnyelsen av din klassbehörighet?

Nästa flygsäkerhetskurs enligt H50P är måndag 26/11. Särskilt du som ska göra PC eller flygträning den närmaste tiden bör anmäla dig till detta tillfälle att få extra uppförskning av dina kunskaper med bäring på flygsäkerheten.

En nyhet i vårt när-lufterområde är att en DME installerats på Malmen, frekvens 110.1 MHz. På samma frekvens finns ILS till bana 19 på Malmen. Det finns även en NDB/DME-procedur till samma bana. Längre fram planeras ILS till bana 11 på Saab-fältet.

En nyhet på VFR-sidan är att våra in- och utpasseringspunkter mm inte längre innehåller bokstäverna Å, Ä eller Ö. Det heter alltså numera OSTRÅ HARG, AMYNNINGEN och ALVESTAD.

Den mångåriga frågan om motorvärmare på flygplanerna har nu fått sin lösning. Både motorer och piloter kommer att må mycket bättre den kommande vintern, om den nyinstallerade utrustningen sköts på rätt sätt. Läs och begrunda Anders Sjöquists instruktioner på annan plats i denna Kontakt.

Sedan sist har Jonathan Holmgren flugit upp för PPL, gratulerar!

Sture B

Jourtjänstreglerna förnyas!

Arbetsgruppdeltagare skall göra "reducerad jourplikt" och nytt poängberäkningssätt.

Som tidigare påpekats i Kontakten har jourtjänstgöringen inte fungerat fullt ut under året. Ungefär 30 dagar (motsvarande 55 arbetspoäng) har inte varit tecknade. Speciellt perioder med låg "betalning" har varit glest besatta, eller åtminstone blivit sent tecknade vilket skapat osäkerhet och merarbete för ansvariga. Förslaget att förändra jourtjänstsystemet är en följd av detta. För att uppnå ett bättre resultat föreslås nu två åtgärder:

- att antalet medlemmar som berörs av jourplikten ökas.
- att poängsättningen av jourtjänstarbetet ändras.

Det nya förslaget innebär att:

- Medlemmar som deltar i arbetsgrupper befrias inte helt utan skall göra reducerad jourplikt.
- Poängsättningen nästa år skall i stort motsvara antalet jourtimmars varje dag, en kväll på sommaren ger t. ex. 4 poäng och en söndag i juni ger (max) 12 poäng, osv. Totalpoängen för hela året ökar därmed med en faktor 3.

Den nya jourplikten sätts till 18 poäng. Den reducerade jourplikten skall vara 8 poäng. Avgiften för utebliven jour ökar också.

Lennart Magnusson, ansvar för jourverksamhet
Tfn arb. 013-181161, hem 013-298344,
E-mail: lennart.magnusson@saab.se

På gång i LFK

Mörkerträning	15 okt.
Nattugglan 4	22 okt.
Nattugglan 5	5 nov.
Nattugglan 6	19 nov.
Allmänt klubbmöte	28 nov.
(OBS: Ändrat datum!)	

Senaste utgåvan av på gång-listan finns alltid bland klubbens hemsidor!



Så var sommaren slut...igen. Hösten sveper in i en rasande takt och omvandlar vårt vackra VFR-väder till kusligt IFR-minima. Nu när vädret blir så där grått och trist, som det brukar vara rätt ofta under höstarna, är det alltid lika mysigt att plocka fram fotoalbumet och njuta av sommarens flygminnen.

Under årets Nolle-p (inskolningsperiod på universitetet) fick studenterna möjlighet att stifta närmare bekantskap med LuFF. Detta gjordes möjligt under en stor utställning som ordnades av universitetet för alla föreningar på universitetet. LuFF har genom påtryckningar fått universitetet att anordna just en sådan föreningsdag för att lyfta fram oss och alla andra föreningar som ordnar aktiviteter för studenter. LuFF fanns på plats i Campushallen med den största utställningen av alla! Vi skyltade både med monter och segelflygplan, allt under ett och samma tak. Det som gjorde denna utställning så speciell var dess målgrupp. Vi i LuFF ser det nämligen som ytterst viktigt att rekrytera medlemmar bland nya studenter. Det är nämligen dessa studenter som kommer att avgöra LuFFs framtid.

Höst och vinter betyder inte bara dåligt väder och det betyder definitivt inte att man ska sluta flyga. Särskilt inte i LuFF, det är nu vi *börjar* flyga! I höst har vi laddat upp med flera aktiviteter och här nedan följer några exempel:

- Studiebesök på Flygtrafikledarhögskolan på Malmö/Sturup
- Ölandsresa
- Utställningar

Under hösten drar vi även igång en aktivitet som vi kallar för Onsdagsturen. Detta är ett arrangemang som kommer att ske varje onsdag, där alla nya och gamla LuFFare kan komma ner till flygklubben för att fika, snacka och ta en flygtur med en LuFFare/LFKare som ska ut och flyga. Genom detta hoppas vi på att kunna öka flygintresset ytterligare i vår flygstad Linköping.

Vi ses på klubben!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

E-post: ordf@luff.studorg.liu.se

LuFFs hemsida: <http://www.studorg.liu.se/luff/>

Telefon: 013-12 47 12

Marknadsföringspalten

Affischen för IR-kursen som marknadsföringsgruppen tog fram innan sommaren har givit stort gensvar i hela Sverige. Kursen är nu fullsatt och har dragit igång i ett fullsmockat klassrum. Det är mycket glädjande att se att intresset för vidareutbildning bland piloter är så stort och det ger oss samtidigt en stark motivation att fortsätta att marknadsföra LFK och allmänflyget.

Under sommaren har det skett vissa förändringar i marknadsföringsgruppen. Vi har bantats ned till tre personer och det nya namnet är *Strategigrupp Marknadsföring (SMF)*. Förändringen innebär att vi kommer att öka produktiviteten inom gruppen och kan arbeta mer målfokuserat. Arbetet kommer att bedrivas i projektform på årsbasis.

Vår första uppgift blir att ta fram en marknadsplan för klubben. Den ska användas som stöd vid all marknadsföring och PR-

relaterad verksamhet i LFK – alltså inte bara av projektgruppen. Marknadsplanen kommer bl.a. att innehålla riktlinjer för annonsering, utställningar, undersökningar, etc.

De undersökningar vi hittills genomfört, både bland PPL-elever och allmänheten, kommer att användas som underlag vid de utvidgade undersökningar som vi kommer att genomföra. Dessa undersökningsresultat kommer i sin tur att användas vid den stora marknadsföringssatsning som vi har planerat till nästa år.

Avslutningsvis – om du sitter på någon idé vad gäller marknadsföring av klubben så är det bara att höra av sig i vanlig ordning!

Daniel Hoffmann
 Projektledare SMF
 Tel: 013-27 40 03
 E-post: danho367@student.liu.se

Kallelse



Till allmänt klubbmöte i Linköpings Flygklubb.

Plats: Flygets Hus.

Tid: Onsdagen den 28 november 2001 kl 18.30.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av verksamheten år 2001 hittills.
4. Verksamhetsplan för 2002:
 - Stationstjänsten
 - Jourtjänsten
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/Reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - Flyg- och skolverksamheten
 - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Budget 2002.
6. Medlemsavgifter 2002 (beslut).
7. Förslag till stadgeändring
 - Förslaget innebär att stycket "Styrelseledamot skall vara svensk medborgare" under § 3 Organisation stryks ur stadgarna.
8. Val av representanter till KSAK respektive M-KSAK årsstämmor våren 2002 samt eventuella motioner till dessa årsstämmor.
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer det att serveras öl, smörgåsar och kaffe

Jag har under två kvällar deltagit i en kurs/ diskussion som leddes av Olle Backarp. Jag tycker det var väl använda timmar. Förutom att jag fick en nyttig repetition av viktiga flygsäkerhetsaspekter så var det ju trevligt att få utbyta erfarenheter med Olle och de övriga deltagarna i kursen. Jag vill absolut rekommendera övriga flygarkollegor i klubben att delta i kursen.

Med flygarhälsningar/ **Ulf Ringh**

H50P-kurs får fem styrspar av fem möjliga! Vill du träffa flygarvänner, prata flygning och flygsäkerhet under trevliga former, kanske över en kopp kaffe med bulle eller glass till? Ta dig då ett par extra turer till klubbstugan i höstmörkret och gå en H50P-kurs du med! Jag gjorde det...

Björn Digre

Den första H50P-kursen genomförd

Den 27 och 28 aug genomförde vi den första H50P kursen, eller rättare sagt seminarium. Som instruktör var det spännande att se hur detta skulle uppfattas av deltagarna. Hade man överhuvudtaget något att ge dessa garvade och erfarna flygare? Kanske var de bara artiga, vad vet jag, men dom sa att det hade varit både tankeväckande och intressant.

För undertecknad var det var det både roligt, trevligt men framför allt lärorikt när deltagarna så småningom delgav sina både spännande och roliga erfarenheter.

Målsättningen med H50P är inte att gå med pekpinnen utan att genom spridande av kunskap och erfarenheter göra oss alla till bättre och säkrare piloter.

Piloter som alltid kommer hem till sin familj i gott skick.

Styrelsen ser därför att alla medlemmar i LFK går igen denna kurs, så även Luftfartsverket som vill veta vilka som genomgått kursen. Vi rapporterar alla deltagarna till LFFV

Nästa PFT-kurs kommer att bli i form av en H50P kurs och kommer att spänna över två eller tre kurstillfällen. Anmälningssedel sitter på anslagstavlan i klubbhuset.

Anmäl Er Nu. Bli det för många får dom sist anmälda vänta till nästa kurstillfälle. Kom ihåg att ta med det studiehäfte som Ni fått hem ibrevlådan av Luftis.

Välkomna

Olle Backarp

Jag har deltagit i flygklubbens första H50P-kurs, som var intressant och givande. Vi avhandlade bl a åtgärder före, under och efter flygning, avsteg från bestämmelser, befälhavaransvar, krav på piloten, stress och modern utbrändhet och flera mänskliga aspekter (hurdan människa är jag = pilot).

Många bra tips och synpunkter framkom under givande diskussioner. Olle Backarp med sin långa erfarenhet ledde kursen med den äran.

Efter kursen fick vi kursintyg och meddelande gick till luftfartsinspektionen om deltagande. Jag kan varmt rekommendera kursen.

658 K Skybjer

Vi har varit fem stycken medlemmar som har deltagit i den s k pilot-omgången som letts av Olov Backarp. Jag vill påstå att när det gäller säkerhetstänkande och rätt förhållningssätt till klubbflyg är H50P det bästa jag deltagit i under mina 30 år som klubbmedlem i LFK.

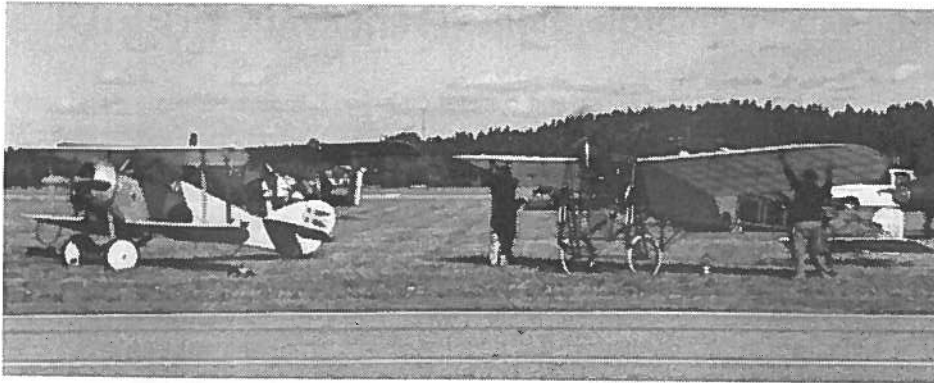
Det är otroligt viktigt att få in samma värderingar och förhållningssätt hos våra klubbmedlemmar för att därigenom öka vårt säkerhetsmedvetande och därigenom minska antalet incidenter och eventuella haverier.

Ett stort tack till Olov Backarp som ledde H50P-genomgången på ett professionellt och engagerat sätt.

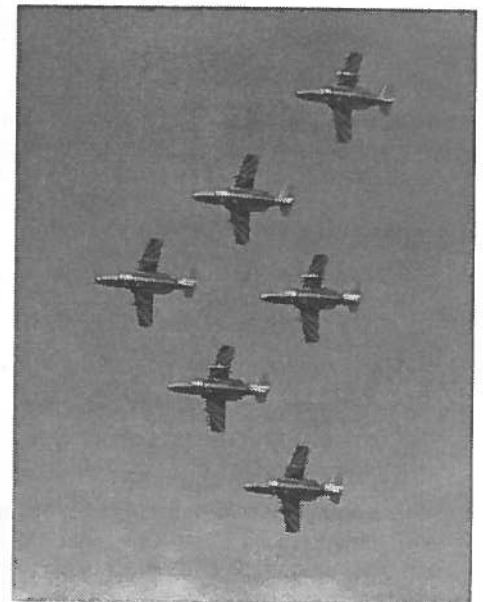
Ingvar Skoglund

Det har blivit många PFT teoretiska kvällar genom åren men detta var något i särklass. Bra upplägg och bra genomfört med många praktiska tips och återkopplingar till klubbflygarens vardag. Tiden gick alltför fort då det fanns mycket mer att diskutera. Jag kan varmt rekommendera denna typ av repetitionskurs som har en tyngdpunkt på flygsäkerhet. Tack Olle!

Mvh Thomas Lilja p-nr 467



Mikael Carlssons fantastiska Tummelisa och Bleriot



Team 60 med en - som vanligt - strålande uppvisning

Flygdag på Kungsängen i Norrköping

Den 18 och 19 augusti arrangerade Norrköpings Flygklubb, NAFK, ett par mycket sevärda flygdagar. LFK var närvarande med flygplan och utställning.

Även i år lyckades NAFK genomföra en flygdag, eller rättare sagt två denna gång, av mycket hög klass. Även vädret var bra. NAFK hade lyckats samla ett digert program med flyguppvisningar och markutställningar. Bland flyguppvisningarna kan nämnas långsamflygning med AN2, roteflygning med SK16, Pierre Holländers luftcirkus, B17, Vampire och Mustang. Särskilt gillade jag Ove Jonssons fina uppvisning med NAFKs Decathlon, Leif Simonssons flygning med BA4 och Jan Emilsson i Su26 (?) till musik. Även Mikael Carlssons fantastiska Tummelisa och Bleriot, förstås. Och, och, och... det fanns mycket bra att se!

Det fanns också ett pausprogram mellan uppvisningsblocken med bl.a. en radiostyrd modell av J35 med en riktig liten jetmotor!

LFK var närvarande båda dagarna med Decathlon ena dagen, och en Archer den andra. Flygplanen ställdes ut tillsammans med skärmar med information. De blev också en samlingspunkt för närvarande LFKare, där alla hjälpte till att berätta om LFK och flygning för intresserade, och låta folk provsitta planet. Det hela blev mycket trevligt. LFK hade även en skärmutställning i KSAKs informationstält.

Det enda negativa var att besökarantalet såg ut att vara ganska lågt. Beroende på lite för liten marknadsföring, kanske?

På det hela annars en mycket bra arrangerad flyghelg. Bra gjort NAFK!

Text & foto: Anders W.



Första dagen var vår Decathlon på plats. Här sitter Thorleif och marknadsför klubben.



Andra dagen agerade KIT reklampelare. Daniel Hoffman visar planet inuti för många intresserade.



Modell av J35 med en äkta jetmotor



Rune Carlsson (t.v. i bild) informerade om FFK

Inför vintersäsongen: Nya motorvärmare i våra flygplan

Som Du nog sett finns det numera elektriska kontakter och elkablar uppsatta i taket inne i röda hangaren. Anordningen är till för att vi enkelt ska kunna ansluta de elektriska motorvärmarna som nu finns monterade i alla våra flygplan. Motorvärmartag finns även i den gröna hangaren och i "carporten".

Anskaffningen av motorvärmarna har motiverats av tre skäl:

- Minskat motorslitage vid kallstarter
- Minskat uppvärmningsbehov (hangaren får vara ouppvärmad i vinter)
- Förbättrad miljö framför allt för flyglärare och elever (varm motor ger snabbt en varm kabin)

Att använda motorvärmarna i gröna hangaren och i "carporten" är tämligen enkelt. Elkablarna sitter anslutna till vägguttagen och skall vara upplindade på sina sladdvindor då de inte används. Ett litet tips: Kontrollera att flygplanet inte är anslutet till vägguttaget innan Du rullar ut maskinen!

Det är inte mycket svårare att använda elanslutningarna i den röda hangaren, men det blir enklast om Du gör så här:

På kvällen:

Om Du är jourhavande eller sista pilot för kvällen eller av andra skäl är ansvarig för att flygplanen kommer in i hangaren bör Du göra så här:

Ställ flygplanen på sina markerade platser.

Eluttagen är placerade så att Du når åt dem och tillhörande sladd när Du står på vingen. Sladden är lagom lång för att nå ner till eluttaget på motorhuvens högra sida då planet står rätt placerat. Använd gärna den nyinköpta trappstegen som finns i hangaren om (när) Du behöver kliva upp på vingen framifrån. Stegen har sin upphängningsplats bredvid dörren till verkstadsutrymmet.

Anslut varje flygplan allteftersom Du "stugar in" dem i hangaren.

Kontrollera att eluttagen är spänningssatta.

Det gör Du genom att kontrollera att glimlampan i eluttaget närmast porten lyser. Om den inte lyser beror det på att strömbrytaren till eluttagen är frånslagen. Du måste då sätta brytaren i läge "1". Brytaren är placerad på väggen i hangarens verkstadsutrymme bakom dörren mellan hangaren och verkstaden. Denna strömbrytare manövrerar spänningen till uttagen i röda hangaren och i "carporten".

Anm: Motorvärmarna bör bara anslutas på de flygplan som beräknas att användas nästa dag, och bara om temperaturen förväntas understiga +5 °C under natten.

På morgonen

Koppla loss flygplanen från elsladdarna.

Tag loss sladden från flygplanet, men låt den vara ansluten till vägguttaget.

Linda noga upp hela sladden på sladdvindan.

Detta är mycket viktigt! En hängande sladd kan trassla sig i antennerna på fenan när flygplanet ställs in i hangaren nästa gång och därmed riskera att skada antennerna. Ännu värre är det naturligtvis om någon skulle köra in ett flygplan i hangaren och då skulle få en hängande och kanske spänningsförande sladd in i propellern.

Det finns också extra eluttag till motorvärmarna. Ett är placerat vid grinden mellan klubbhuset och plattan och ett extra uttag finns också i röda hangaren. Dessa uttag är i första hand avsedda för skolflygplanen då de behöver hållas varma mellan skolpassen ("korttidsparkering" under dagtid).

Det är min förhoppning att vi med detta ska ha varma, nöjda och därmed också lättstartade motorer (och kanske också flyglärare) under hela vintersäsongen.

Anders Sjöquist

Stationsansvarig

Klubbutflykt till Siljansnäs

Ytterligare en klubbutflykt. Denna gång till fly-in på Siljansnäs med IUD, Gert Eriksson, Iver Hansen och Peter Purin. En liten flygklubb, men en klubb som har en mycket trevlig klubbkänsla. De har lyckats utveckla sitt fly-in, Kräftstjärtsvängen, till ett av landets största.

På vägen till Siljansnäs mellanlandade vi i Örebro och Ludvika för att alla skulle få flyga. Efter landning i Siljansnäs blev vi anvisade en parkeringsplats och fick en påse med prylar från Clas Olsson vars huvudkvarter ligger alldeles i närheten. Iver lyckades snacka till sig en påfyllning av påsen senare under lördagskvällen i utbyte mot ett deltagande i den uppskattade kräftparaden!

Fredagsvällen var regnig och kall. Efter en stund i klubbens vedeldade bastu tinade vi upp. För att ytterligare förbättra humöret halade Gert fram en butelj som vi delade broderligt på ute vid flygplanet. Natten i tält bredvid flygplanet avlöpte därför utan några märkbara obekvämligheter. Det regnade dock hela natten så framåt gryningen gav Ivers tält upp. Nästa natt slog Iver upp sitt tält inne i hangaren i stället. Jag höll mig torr under vingen.

Siljansnäs flygklubb hade ordnat med en rejäl grötfrukost på lördagsmorgonen. All annan traktering sköttes också mycket bra.

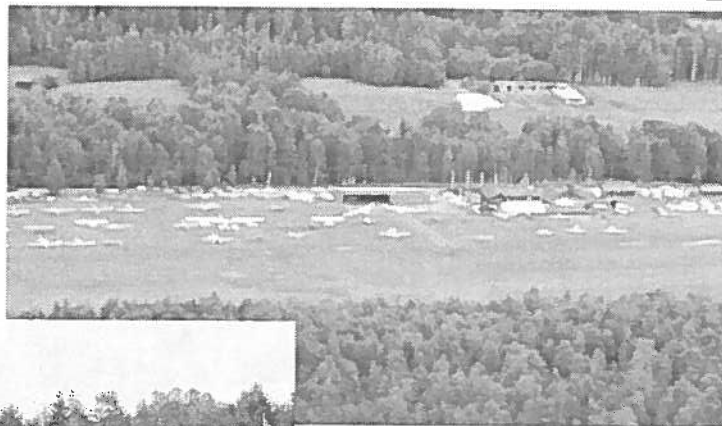
Det usla vädret gjorde att antalet besökande flygplan var mindre än förra året. I år kom ett 60-tal flygplan, några ultralätta, några amfibieflygplan, många hembyggen, Piperar, Cessnor, RV, Europa, Eurostar..

En av de roligaste upplevelserna under dagen var en rundtur med en AN-2. Flygplanet har fascinerande fältprestanda samtidigt som den lastar 13 personer. En mycket läcker avancerad uppvisning av en gul RV-4 var också en av lördagens höjdpunkter.

Lördagskvällen firades med en laxmiddag med efterföljande kräftkalas. Klubben



Den stora festen på lördagskvällen.



Siljansnäs från ovan.

Stort och välbyggt klubbhus.

Vem behöver husvagn?



underhöll med storband(!) samt dalkarlar i folkdräkt, med knätofsar!, spelades fiol och dragspel! Mycket underhållande och trevligt. Fråga gärna Iver hur kräftparaden gick till!

Hemfärden på söndagen blev spännande pga väderläget. Vi ägnade större delen av dagen åt att studera vädret och att prata med meteorologer. Framåt kvällen förbättrades vädret och vi beslöt att starta. Med lagom mycket bränsle i tankarna tog vi fart längs det 800 m långa, blöta gräsältet. Med stallvarnaren diskret pipande fick vi upp hjulen ur geggan och kunde sedan bygga upp farten på en halv meters höjd. På 1500 fot började molnen ta emot och vid höglandet norr om Ludvika tog det stopp. Vi fick göra en 180 graders sväng och tog oss i stället till alternativet Borlänge. Vi försökte komma fram längs dalgången ner mot Avesta men vid Säter var det stopp. Det fick bli en 180 graders sväng igen och landning i Borlänge.

Där fick vi vänta några timmar. Vi började göra upp planer för en hotellnatt eller en hyrbil. Efter att ha pratat med meteorologen på Arlanda igen så gjorde vi ett nytt försök. Stratusen hade nu lyft en aning. Vi tog oss fram på låg höjd till Avesta innan vi kom fram till den väderförbättring som meteorologen lovat, utmärkt väder söder om Västerås. Sedan var det inga problem. Vi steg till en bekväm transporthöjd, kopplade in autopiloten och lutade oss tillbaka i stolarna. Mellanlandning i Örebro och sedan var vi snart hemma.

Text & foto: Peter Purin



Samlingslokalen i klubbhuset.



Rundturen med AN2 gav mersmak.

I New Yorks hamn finns ett hangarfartyg, Intrepid, som har blivit museum efter att det gått ur tjänst. På hangarfartyget finns en rad flygplan från olika tidsperioder utställda.

Hangarfartyget Intrepid började sin karriär i Amerikanska flottan 1943, och deltog sedan i många slag i andra världskriget, Vietnam m.m. Efter att karriären var över räddades det från skrotning och blev museum 1982. Nu står det i New Yorks hamn, tillsammans med jagaren Edson och ubåten Growler som också är en del av museet.



Flygdäck på Intrepid i New Yorks hamn. En prototyp till F14 står uppställd närmast.

Hangarfartyget Intrepid

På Intrepid visas flygdäcket med en rad utställda flygplan, byggnaden vad den nu kan heta med bryggan m.m. som tornar upp sig över flygdäck samt hangardäcket under flygdäcket.

Flygdäcket hyser en rad intressanta flygplan att se, och man kommer helt nära dem. Bl.a. en Blackbird, och en prototyp till F-14. Även Harrier, Hawkeye och Vigilante. Det fanns också några icke-amerikanska flygplan, t.ex. Etendard och Mig-21. Planen är dock i ganska dåligt skick, rätt rejält skabbiga faktiskt, efter att ha stått ute länge. Till och med till den grad att det nästan känns tråkigt att se dem.

Man kan klättra upp i många av utrymmena runt bryggan, och det är en upplevelse att stå där och blicka ut över det stora däck.

Hangardäcket under flygdäcket är naturligtvis jättestort, och innehåller utställningar om bl.a. ubåtars och andra fartygs utveckling, flygets utveckling, och filmer om bl.a. Intrepids historia visas. Några flygplan visas också, men inte så att man kan se hur det såg ut på däck när båten var i drift. En avdelning som visar ett modernt hangardäck och en som visar ett från andra världskriget skulle jag ha uppskattat.

Överhuvudtaget gillar jag att kunna föreställa mig hur livet ombord har varit, och fartyget ger inte mycket av den varan. Man kan t.ex. inte gå ner under hangardäck till manskapsrum och maskinrum, vilket var en besvikelse.

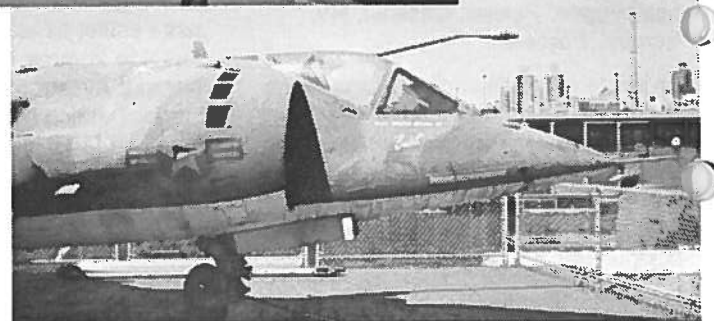
På jagaren Edson gick det i alla fall att få se maskinrum m.m. - guidade turer görs flera gånger om dagen. Till min förvåning verkade intresset för det inte stort, jag var enda besökaren på visningen jag valde.

Det mest givande blev till slut att se ubåten Growler inuti - även där var det



"Vietnamhelikopter" och Vigilante

Harrier, i dåligt skick som de andra utomhusutställda flygplanen



guidad visning. Det går lite för fort, men man får se det allra mesta och kan få ett intryck av livet ombord.

Är man i New York skall man inte missa Intrepid, men eftersom man inte får se så mycket av fartyget och för att planen är i ganska dåligt skick var det inte fullt så bra som jag hade hoppats. Personligen skulle jag föredragit lite färre allmänt hållna utställningar och lite mer om hur fartyget såg ut och fungerade till havs.

Se mer på www.intrepidmuseum.com och

www.earthcam.com/usa/newyork/intrepid/.

Efter detta åkte jag till EAAs AirVenture i Oshkosh, och senare till amerikanska flygvapnets jättemuseum i Dayton vilka var desto bättre! Mer om det i kommande nummer.

Text & foto: Anders W.

Amazonas

Amazonas, världens största djungelområde och jordens virkesbod med över 2500 träarter, 200 floder och många indianstammar.

Framför oss utbreder sig djungeln, blöt, ångande och till synes helt ogenomtränglig. Strida floder med snabbt, gulbrunt vatten. Stora trädstammar far förbi i marvatten, bara några enstaka grenar sticker upp. Längs stränderna dásar krokodiler här och där. Vi är vid flodstationen i Misahualli, efter en vådlig färd på 650 km i en liten buss från huvudstaden Quito, genom nordvästra delen av Cordillera de Los Andes. Vi har hängt i stolarna klippande efter andan och med blå naglar av syrebrist efter att ha varit uppe på nästan 5000 meter över havets nivå.

Det är regntid i Amazonas, och vi har klätt oss i stövlar och stora plastlakan mot våtan. Temperaturen ligger runt 40 grader och fuktigheten är praktiskt taget 100 procent. Det är strax mörkt och vi skall starta en resa på några timmar nedför floden Rio Napo, 150 meter djup på sina ställen, mot öster genom den mulna och kolsvarta natten. Vi befinner oss mitt på ekvatorn, solen står rakt upp klockan 12 och när den försvinner är det som att dra ner en stor rullgardin!

SITT I BÅT

Bara eldflugorna med två vita lantärnor lyser oss när vi i de långsmala infödingsskanoterna lägger ut från stranden. Indianen som styr båten startar vad som varit något av det mest revolutionerande på floderna, en 50 hästkrafters utombordsmotor... -Vamos Segundo, ropar han till föraren av nästa båt, och så bär det iväg i de ranka farkosterna fem mil inåt djungeln till Anacondas indianby, varifrån vi skall göra veckoturer i det täta Amazonas. Det går snabbt, strömmen är strid och kanotens stabilitet förbättras



I den smala kanoten vid väg på floden Rio Napo i Amazonas

inte av att man ställt ett 200 liters bensinfat på högkant i aktern! Sitt i båt behöver ingen kommandera, för strömmen tar oss med säkert 20 - 25 km per timma, och överallt lurar den livsfarliga pirayafisken och krokodilerna på kött i vattnet!

Självfallet är flytvästar okända begrepp, de skulle ändå göra en minimal nytta, och vi förundras över den totala oräddhet med vilken föraren åker nedför forsarna, genom farliga strömhörn och den fart han ger båten utan att bry sig om allt som far förbi i vattenytan. Att som passagerare känna obehag och rädsla är ingen att skämmas för, här går det undan! En stock skulle lätt kunna krossa hela fören på den smala träkanoten och kasta passagerarna ut i floden och den svarta natten, där det enda sällskapet är en gigantisk orkester av ljud, skrik, visslingar och läten, vi vågar knappast andas, för så rank är kanoten... Vad man tror är fåglar kan mycket väl vara revirsignaler från olika indianstammar. Man varnar och vill ha sitt område ifred, alldeles om djuren.

INDIANOMRÅDEN

Vi har i varje fall de oberäknerliga och ibland farliga Aucas i dessa trakter och deras oberoende försvaras med stor intensitet. Det är en folkspillra på kanske 600 medlemmar vilka under lång tid förökat sig bara inom gruppen, och givit upphov till bl a sex tår på fötterna och sex fingrar på händerna. Mörkret är kompakt och det regnar ännu när vi närmar oss några ljus från eldar. Det visar sig vara en samling ytterst primitiva hyddor med

grästak uppslagna femtio meter från stranden. Bruset från vatten avlöses av ljuden i djungeln, fåglar, kanske 75 olika slags apor, råttor, gräs-hoppor, gårdens höns, grisar, hundar och ibland ovanliga instrument... Med vår packning snubblar vi i land och bort mot de fem husen vilka saknar elektricitet, ljus och varje slag av mo-



En hydda på stockar av den typ utan dörr och fönster som vi bodde i inne i Amazonas

dem bekvämlighet. Trots att det är mörkt och man besparas alla detaljer i form av kackelackor och kryp i rummen eller eventuella ormar i takgräset ser vi att golvet består av bambu med en centimeters glapp mellan spjalarna. Väggarna är av väv och två meter höga, sedan är det fritt mellanrum på ytterligare lika mycket, helt öppet för väder, vind och andra gäster.

Rummen saknar dörrar och när det fatiga stearinljuset lyser upp kyffet sprider sig en spöklik stämning bland innevånarna. Man undviker att se upp i taket, men där utspelas annars en dockteater, när skuggorna av ugglor, småapor och rättliknande kryp springer på ovan-sidorna av de runda takbjälkarna. Det här är inget för lättskrämda, man gör bäst i att inte vidare fundera, när man väl ligger på sin brits ser man djungeln!

Ledarindianen heter SÖNDAG!

Klockan sex är det revelj, nu skall vi ut i djungeln. Norrmannen i vårt sällskap kallar det för att gå på tur och sätter på sig ett par vindtäta "skibuxer" i vilka han besegrat Galdöpiggen hemma i Norge. Vår ledare heter Domingo och pratar lite spanska. Har bär stora stövlar, T-tröja och en lång matchetkniv utan vilken man är helt förlorad i den täta vegetationen. Uppför branta höjder och nedför. Över strida bäckar balanserade på stockar eller hängbroar. -Ta inte i det där trädet, det är giftigt! -Drick inte vatten i floderna, hugg i stället av en lian och drick vad som rinner ur säret, det är friskt och rent! I täten går hela tiden Domingo, inte ens svettig, och blåser i en liten pipa, bara för att varna. Att överraska en aucas kan sluta illa, dessa vill helst hålla sig osynliga!

CURAREGIFT

Efter timmar når vi en liten by, och den som tar emot oss i grindhålet är hushållsgrisen, kolsvart och av oanade dimensio-

ner. Husfar vill demonstrera hur man dödar med blåsrör, ett två meter långt trästycke med hål i, smala, vassa trästickor med nervgiftet curare i spetsarna, och vips fälls en apa ledigt på 30-40 meters avstånd. I den lilla samlingen av hyddor skall vi besöka medicinmannen, men denne är också något slags borgmästare och apotekare. Han får även viga vid bröllop och sköta musiken på en tvåsträngars gitarr, flöjt eller trumma. Hans värdighet bevisas av en rund mössa gjord av papegojffjädrar i olika färger. Han hälsar högtidligt och tar alla i hand. Vill man möjligen ta del av byns förebyggande, akuta och öppna sjukvård? Häxdoktorn dukar upp ett stort bord med trästycken, växter, grenar, örter, blad och annat. Allt finns hos denne tusenkonstnär. Medel mot infektioner, ormbett, bronkitis, hosta, huvudvärk, dålig lever, reumatism. Alla nödvändiga vitaminer för barn och havande kvinnor, till och med en träbit vilken skall kokas och sedan hjälper mot tumörer. När han förevisar en ört med preventiv verkan hos fruarna mot havandeskap, uppger de flesta råa skratt... Indiankvinnor är könsmogna vid 8 - 9 års ålder, gifter sig vid 10 - 12 år, får barn vartannat år och är slut vid 35 års ålder. Såväl mannen med blåsröret som medicindoktorn verkar att ha husen fulla med barn, 3 - 4 fruar som antingen var gravida eller hade nyss födda småttingar.

ORM, ORM!

På väg tillbaka mot floden i kolonn för att ta oss till lägret med kanot, passerar vi en tät tunnel av växtlighet och ett vattendrag med runda stenar när ropet ljuder: Orm, orm! Halva styrkan har hunnit förbi men nu blockeras stigen av en svart och vit

orm på ett par meters längd. Inte ens Domingo vill närma sig ormen, men varnar för att den kan gå till anfall. Med en lång käpp får indianen till sist bort ormen från stigen och i gåsmarsch kan vi så fortsätta i det alltmer tätande mörkret. Först tillbaka i lägret berättar föraren motvilligt att den här ormens bitt dödar inom två timmar och att det oftast inte är mycket att göra om man blir biten av just denna orm! En allmän regel är annars att försöka ta fast den orm som bitit, eljest vet inte medicinmannan vilket motgift han skall sätta in... Trots strapatserna går



Vår guide Domingo tillsammans med den medicinman som lärde oss om bot i djungeln av diverse sjukdomar

tiden i djungeln fort. Tupparna är de första som varnar för dagsljuset den morgon vi åter skall uppför Rio Napo. När vi tar farväl av våra vänner i djungeln säger de: Vi har färsk grönsaker, färskt kött och fisk från floden varje dag, varför skulle vi låta civilisera oss? Trots en påträngande primitivitet och fattigdom är de kanske ändå lyckligare än vi, i varje fall hör man aldrig ett ord av klagan, och det får bli vårt bevis på att så är förhållandet!

Ulf Wiberg



Aktuella landningstävlingens resultat



GRIPEN 3		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpadrag inom straket														
Datum: 2001-06-25		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 110°/4-11 kt		Bana: 11		Tävlingsledare: Gert Eriksson												
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Anders Wallerman	IFX	6		18	7		14	-1		4	4		12	48	1
3	Gert Eriksson	KMH	-11		77	<-25		200	20		40	-1		7	324	2
1	Lars Östling	IFX	-1		7	-13		52	<-25		200	32		95	354	3
7	Peter Purin	KMH	-15		105	-1		4	-9		36	15	7	400	545	4
5	Björn Digre	KII	<-25		400	31		70	?		200	7		21	691	5
2	Iver Hansen	KII	<-25		400	<-25		200	-21		100	25		65	765	6
6	Lars Teodorsson	KMH	<-25		400	-20		80	17		34	>45		400	914	7