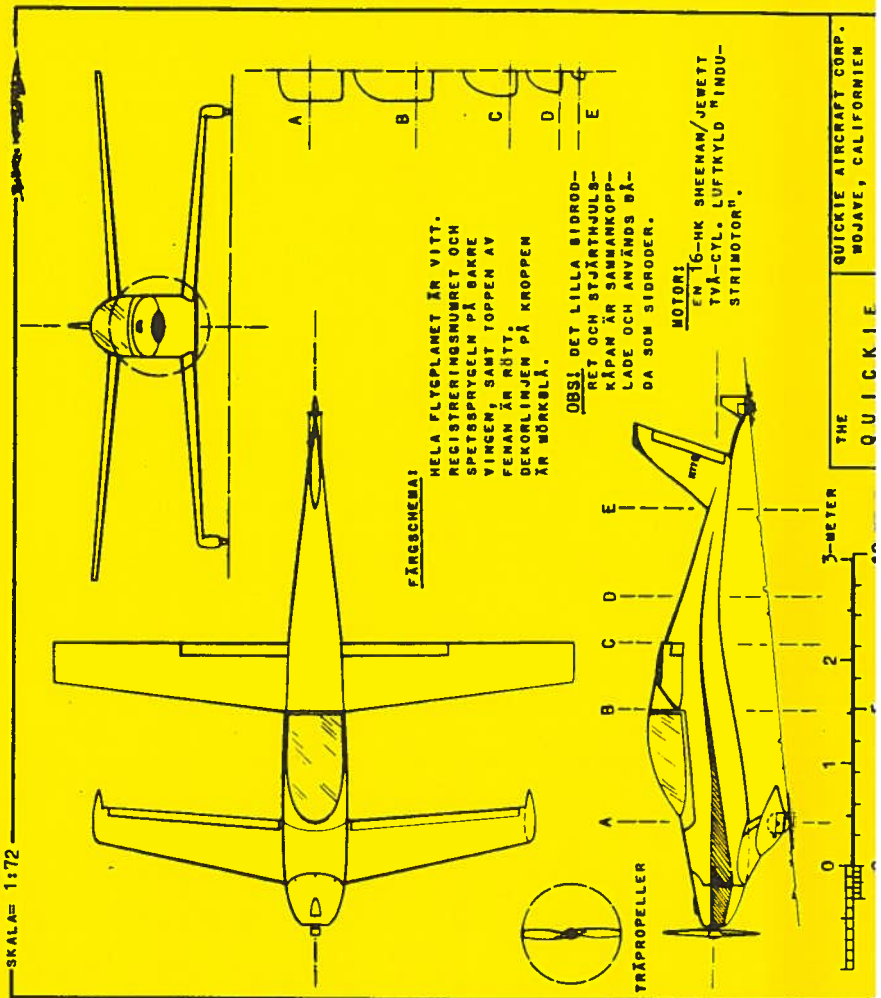
kontakt med LFK

MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

REDAKTION: Per-Olov Jonsson tel A 013-183774 B 013-104358
REDAKTIONSKOMMITTE´: Lennart Angvik A 013-282069 B 013-151773
Björn Johansson A 013-117530 B 013-158831
DISTRIBUTION: Klas Olsson och Mats Jonsson
ADRESSREGISTER: Gun Lundqvist expedition

NR 5 1988

I DETTA NR



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 0
flygchef och hangar 013-18 32 01
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732
Expeditionstider: Skol-och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00
Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön-, och helgdagar : Jourhavande 08.00- mörkrets inbr

EUROPAMÄSTERSKAPET I PRECISIONSFLYGNING 1988

Inom tävlingsdisciplinen precisionsflygning arrangeras världsmästerskap udda år och europamästerskap jämna. Årets EM har avgjorts på Sywell, Northampton, England. Den svenska laguttagningen bygger på resultaten i kvaltävlingarna de tre åren närmast före mästerskapsåret. Det svenska EM-laget utgjordes av Henry Lindholm, lagledare, Tom Carlsson, Claes-Magnus Johansson, Erling Lindholm, Arne Nylén och undertecknad, Sture Lahrin.

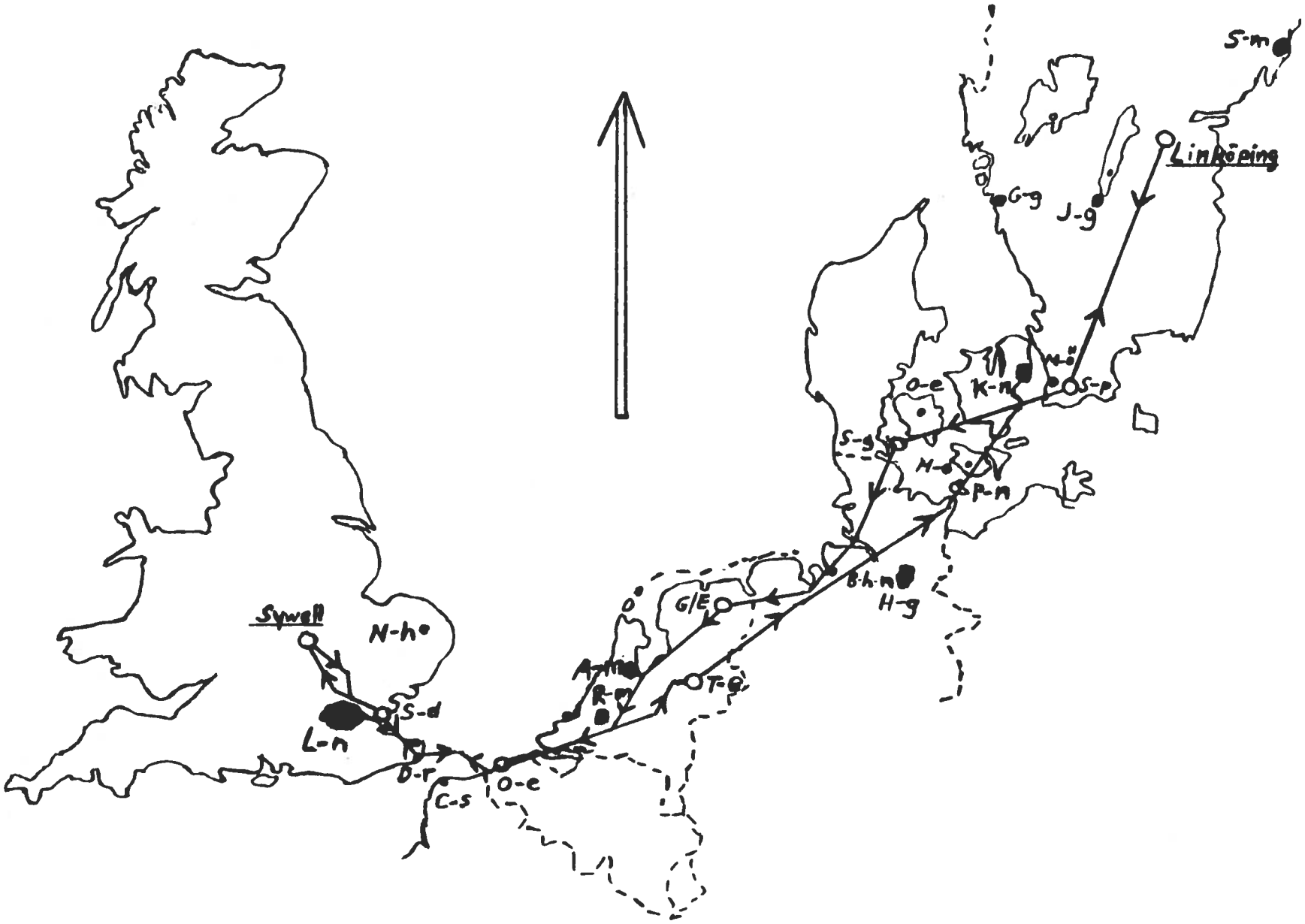
Planeringsarbetet påbörjades i december 87 och omfattade finansiering, utrustning, träning, transport och tävling. En del i mina förberedelser för EM var en betydligt större satsning till SM än tidigare år. Sporten precisionsflygning, som innehåller navigering, målspaning och landningar, är unik på det viset att man kan utnyttja "tävlingsredskapen" för transport till tävlingsplatsen. "Redskapet" var i detta fall SE-IFZ, det av Linköpings Flygklubbs tre flygplan av typ Cessna 152 som är bäst utrustat för långresor. Flygklubben hade låtit byta klädsel och mattor. Själv hade jag haft en genomgång med Thor Romare för att vid behov kunna byta tändstift (kunde dock anstå till efter hemkomsten). Efter en 100-timmarstillsyn och tvätt var Filip Zäta väl rustad för sin uppgift.

Trots mer än 20 år som privatflygare skulle detta bli min första flygning utanför Sverige. Mitt underlag för flygningen var Pooleys Flight Guides, kopior från klubbens Bottlangmanual och senaste ICAO-kartor 1:500.000. Pooleys manualer är inbundna böcker. Detaljrikedom och aktualitet i dessa är knappast tillräcklig för att vara enda underlag för färdplanering men de ger en god översikt och är en bra reserv vid omplanering. Flygkartorna i Västeuropa innehåller mer information såsom regler och frekvenser än de svenska. Några uppgifter hämtades i AIP som ju är den gällande dokumentationen. Björn Johansson och Arne Nylén gav mig en del nyttiga tips. Av Björn fick jag bl.a. låna ett band med radiokommunikation på engelska, vilket jag inte praktiserat sedan radiotelefoniprovet en gång i tiden.

Flygningen Linköping - Sywell

Vi hade fyra flygplan med oss. Arne skulle tävla på IFZ, men han reste tillsammans med sin son Johan med SCANAIR till Stansted (London). Erling, som fått hoppa in i sista stund, var på Bornholm. Han och jag hade bestämt att vi skulle träffas på Sturup lördagen den 23 juli. På grund av vädret kom jag inte iväg från Linköping förrän på söndagen. Erling satt dock av samma skäl fast på Sturup så vi träffades i alla fall och flög i fortsättningen samma väg. En annalkande kallfront med åskväder försvagades mycket lämpligt i sin mellersta del, dvs södra Danmark, så vi skrev färdplan till Sönderborg. Efter uttullning, start och utpassering Svedala (i dubbel bemärkelse) började "Äventyret".

På briefing hade man förvarnat om att Copenhagen Information ibland inte svarar på grund av personalbrist. Vid uteblivet svar skulle man kontakta kontrollen. Den här gången var det dock bemannat. Efter Erlings tankning i Sönderborg fortsatte vi mot Groningen. Sture Bjelkåker hade nämnt att Bremen Information har dålig täckning inom en del områden. Det dröjde också ett tag innan jag fick kontakt. Jag hade kommunikation med Bremen några få gånger såsom vid ett tillfälle då det fanns korsande trafik. Överhuvudtaget var trafiken på de informationsfrekvenser som används för okontrollerat luftrum

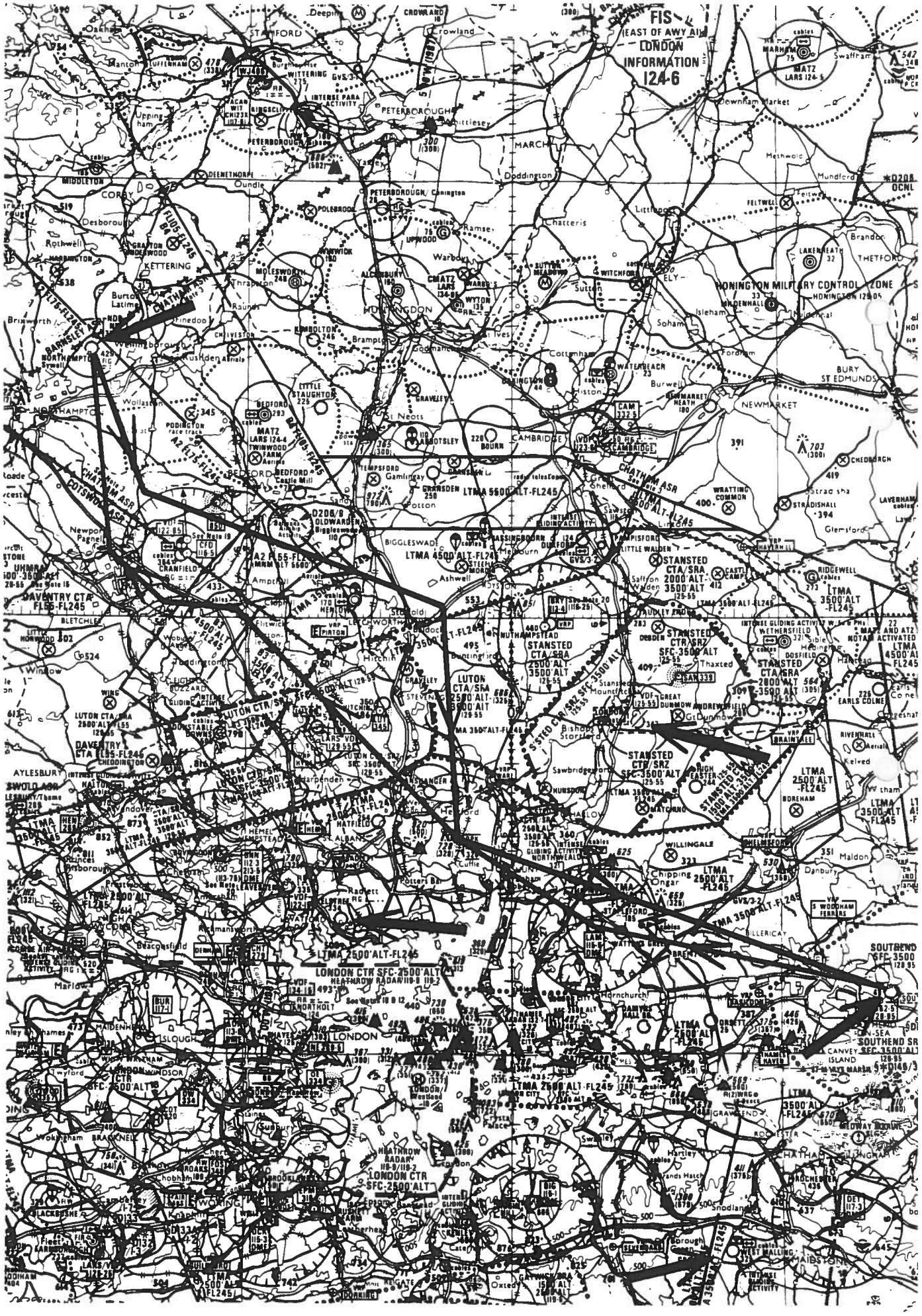

S-m
Linköping
G-g
J-g
O-e
K-n
S-p
S-g
M-
P-n
B-h-n
H-g
G/E
T-g
A-m
R-m
Swell
N-h
S-d
L-n
D-r
C-s
O-e

liten. I förbifarten kunde jag beskåda hamnanläggningarna i Bremerhaven. Att flyga ger för det mesta en angenäm känsla. Ibland upplever man det mycket starkare än annars. Inflygningen mot Groningen/Eelde var ett sådant tillfälle. Det klarnade upp så att det holländska landskapet i kvällssolen fick visa sig från sin absolut bästa sida samtidigt som en innehållsrik dag gick mot ett gott slut.

Groningen är en av nordbor mycket frekventerad flygplats. Hotell och annan service finns på flygplatsen till rimliga priser. På morgonen var trafiken (mest skolning) intensiv. Efter en kvart i startkön kunde flygningen mot nästa etappmål, som var Ostende, påbörjas. En rak motvind på 20-30 knop gjorde detta till en mycket dryg sträcka. Den gängse uppfattningen att Holland är ett litet land tar inte hänsyn till alla aspekter. I Ostende liksom på många andra platser inskränkte sig formaliteterna till en titt i passet och notering av flygplanets registrering i en liggare. Landningsavgiften var mycket låg, drygt 20 kr. Flygbensinen kostade c:a 2.70 kr/liter vilket är knappt hälften jämfört med Holland och England. Bensinfirman heter Merlin så man kanske kan misstänka lite trolldom i prissättningen. Prognosen för södra England var ett inkommande frontsystem med tillhörande låga värden för sikt och molnbas samt vindar ökande till 40-50 knop. Inför detta fick vi ge oss. Vi gick till restaurangen och kunde där höra hur de reguljära avgångarna till vår nästa destination Southend ropades ut. En ny väderkontroll några timmar senare visade att fronten lite oväntat försvagats i sin södra del. Eftersom det inte längre var möjligt att hinna längre än till Southend avstod vi från vidare flygning. Från flygplatsen som kanske verkade lite gråtrist var det lätt att ta sig in till stan. Ostende är en sommarturiststad och väl värd ett besök.

Nästa morgon var väderprognosen som ljuv musik om än inte helt korrekt "All England CAVOK". Kanalområdet och sträckan till Southend är en s.k. SRA, Special Rules Airspace. För flygning inom detta finns speciellt angivna vägar och höjder. Vi valde vägen Ostende - Koksijde VOR - bryt- och rapportpunkten Charlie ute över vattnet - Dover VOR - Southend. Eftersom Erling saknade VOR (ett instrument som anger riktningen till inställd flygfyr) beslöt vi att gå på samma färdplan och med visuell kontakt. Hur vi skulle fylla i färdplanen i alla detaljer visste vi inte riktigt men briefingpersonalen var här liksom på andra platser mycket hjälpsam. Flyghöjden skulle vara 2500 fot. På grund av ett bälte med moln över kanalen begärde vi och fick stiga till 4500 fot och vid ett senare tillfälle sjunka till 2000 fot.

På Southend skulle man specificera vilken utrustning man hade i flygplanet. Jonny Johansson hade förvarnat mig om detta så jag hade alla uppgifter redo. Det visade sig dock att det i praktiken inte var så högtidligt med detaljerna. I området norr om London är kartan mättad med kontroll- och trafikzoner (luftrum närmast flygplatser). Som ett tak ligger London TMA med en undersida på 2500 fot (Reflexion: Varför har våra TMA:n en undersida på 1000 fot flera mil från närmaste flygplats?). Jag valde att stödja mig på några VOR-fyrar. Jag blev därigenom tvungen att flyga igenom ett par av zonerna ovan. När jag ropade upp Luton tog LARS mig under sitt beskydd. LARS, Lower Airspace Radar Service, är en tjänst som flygledningen kan ge flygplan i okontrollerat luftrum i sitt närområde (som luftrummet ser ut är det förmodligen fråga om ren självbevarelsedrift). När jag blivit överlämnad till Cranfield visade det sig att man inte alls tänkte låta mig gå till VOR-en som låg mitt på fältet. I stället blev jag matad med kurser som ledde till en kringgående rörelse. Efter ett tag blev jag meddelad var jag var och att jag fick navigera själv igen. Strax därefter var Filip Zäta och jag framme på Sywell, en och en halv dag senare än vad som planerats för bra väder.

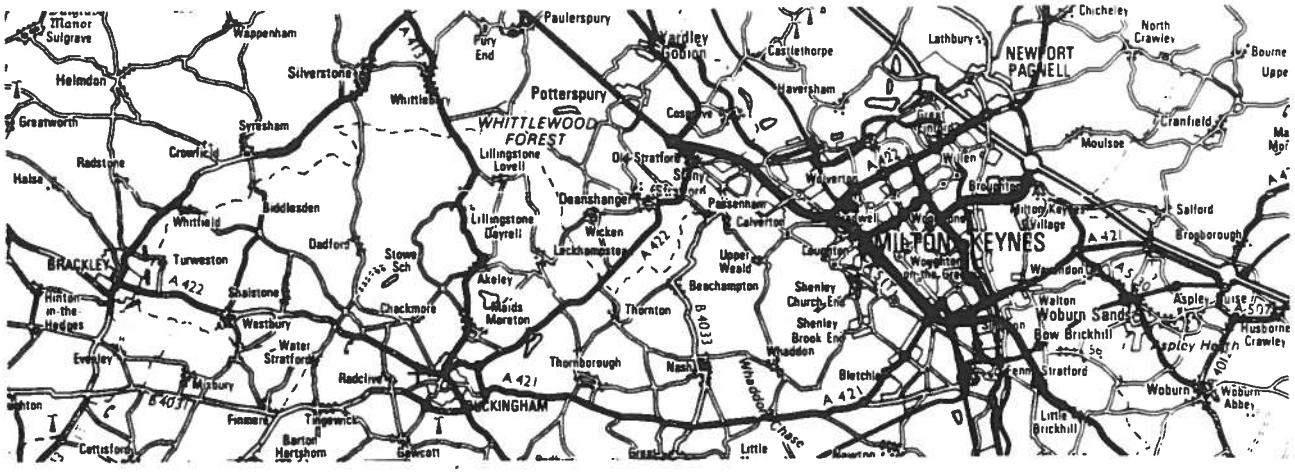

FIS
(EAST OF AWY AIR)
LONDON
INFORMATION
124·6
HONINGTON MILITARY CONTROL ZONE
LTMA 5500'ALT-FL245
LTMA 4500'ALT-FL245
STANSTED CTA/SRA 2000'ALT-3500'ALT
STANSTED CTA/SRA 2500'ALT-3500'ALT
STANSTED CTR/SRZ SFC-3500'ALT
LUTON CTA/SRA 2500'ALT-3500'ALT
LTMA 2500'ALT-FL245
LONDON CTR SFC-2500'ALT
HEATHROW RADAR 118·9/118·2
DAVENTRY CTA FL55-FL245
CHATHAM ASR
COTSWOLD ASR
BARNSLEY ASR
LUTON CTR/SRZ
STANSTED CTR/SRZ SFC-3500'ALT
LTMA 3500'ALT-FL245
LTMA 2500'ALT-FL245
SOUTHEND SRZ SFC-3500'ALT

Träningsveckan

När Erling och jag anlänt var hela laget på plats, vilket vi firade. De andras vistelse hade redan hunnit resultera i en tidningsartikel. Arne och Johan hade anlänt till Stansted sent på söndagkvällen. Genom Saab-Scanias flygdivision hade vi fått tillgång till en bil. Bilen levererades av Saab i Storbritannien som inte sparade någon möda för att underlätta för oss. Bilen kördes till Stansted varifrån Arne kunde ta den till Sywell. Vid hemresan kunde bilen överlämnas på Stansted.

Sywell är ett gräsfält med tre banor, den längsta 900m. Gräset kan ju inte gärna ha vårdats i 300 år men det föreföll nästan så. Under träningsveckan fungerade flygplatsen som vanligt, vilket bl.a. innebar att en stor flygskola körde för fullt. Tävlingsreglerna gav arrangörerna möjlighet att begränsa landningsträning på tävlingsflygplatsen. Flygledaren, tillika flygplatschef, var känd för att vara en herre med bestämda åsikter. För att undvika komplikationer gick vi i det svenska laget i samlad trupp först upp i tornet och sedan till flygskolan och presenterade oss själva och våra önskemål. Vi kunde sedan landa utan andra begränsningar än disciplin, dock var det inte möjligt att lägga ut märken och ha folk på banan.

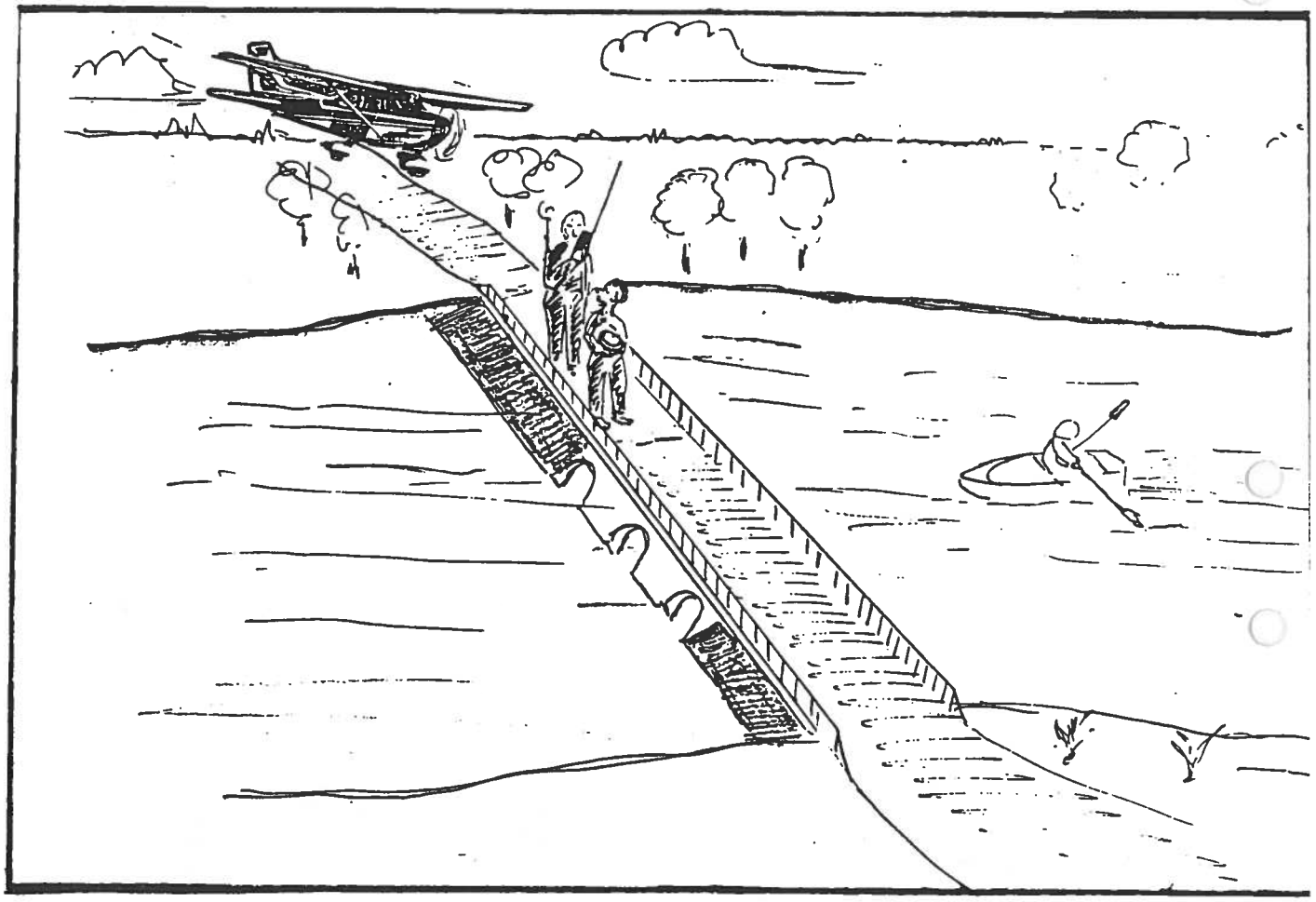
Genom provflygarna på Saab fick vi låna en andra bil. Det var den bil de har på Metair i West Malling sydost om London där SF340 målas. Flygledningen på West Malling öppnade speciellt för oss så att vi kunde hämta bilen på ett smidigt sätt. Tom flög, Henry körde bilen medan Erling och jag åkte med i planet för att läsa in oss på kartan. Tävlingskartan var en vägkarta i skala 1:250.000. Informationen på kartan var relativt sparsam men den var ändå bra för precisionsnavigering. Den engelska landsbygden avviker från den svenska på bl.a. en intressant punkt. Bebyggelsen är koncentrerad till byar. Ensamgårdar och enstaka byggnader saknas nästan helt. Genom detta blir bebyggelse bra orienteringspunkter. Samtidigt blir förekomsten av omarkerade vägar förhållandevis liten. En nästan ny erfarenhet blev navigering i stadsområden. Städerna innehåller få stora och höga hus och blir därigenom ganska vidsträckta. Rondeller var markerade på kartan och var därför goda orienteringspunkter. Visst saknades våra vattendrag men sammantaget var det inte svårare att precisionsnavigera än hos oss, dvs så länge man var rätt. Om man tappade spåret blev det snabbt svårt att ta sig in på det igen. Missvisningen var 5 grader vilket gjorde att man inte som här kunde försumma den.



Avsnitt ur tävlingskartan. Kartans skogsområden och bäckar syns ej på kopian.

De internationella tävlingsreglerna och de svenska skiljer sig på flera viktiga punkter. En sådan gäller fotomålen. I Sverige har vi exakt 6 st. och de uppträder i nummerordning. Internationellt har man 10-14 och man får dem osorterade i en bunt. För att öva fotograferade vi upp några banor. En 45-minutersbana kunde innehålla över 20 osorterade foton. Fotograf var Johan "Assistant team manager". Vi kunde fotografera på morgonen, lämna in filmen på entimmesframkallning och ha banan klar för träning på eftermiddagen. Vi lånade ut våra banor till britterna och fick tillgång till deras i utbyte. Även finnarna fick låna våra banor. För mig var detta den första praktiska erfarenheten av denna fotomålsprincip. Det gick trögt i början. Det var egentligen först under den andra tävlingsnavigeringen som det kändes på rätt väg.

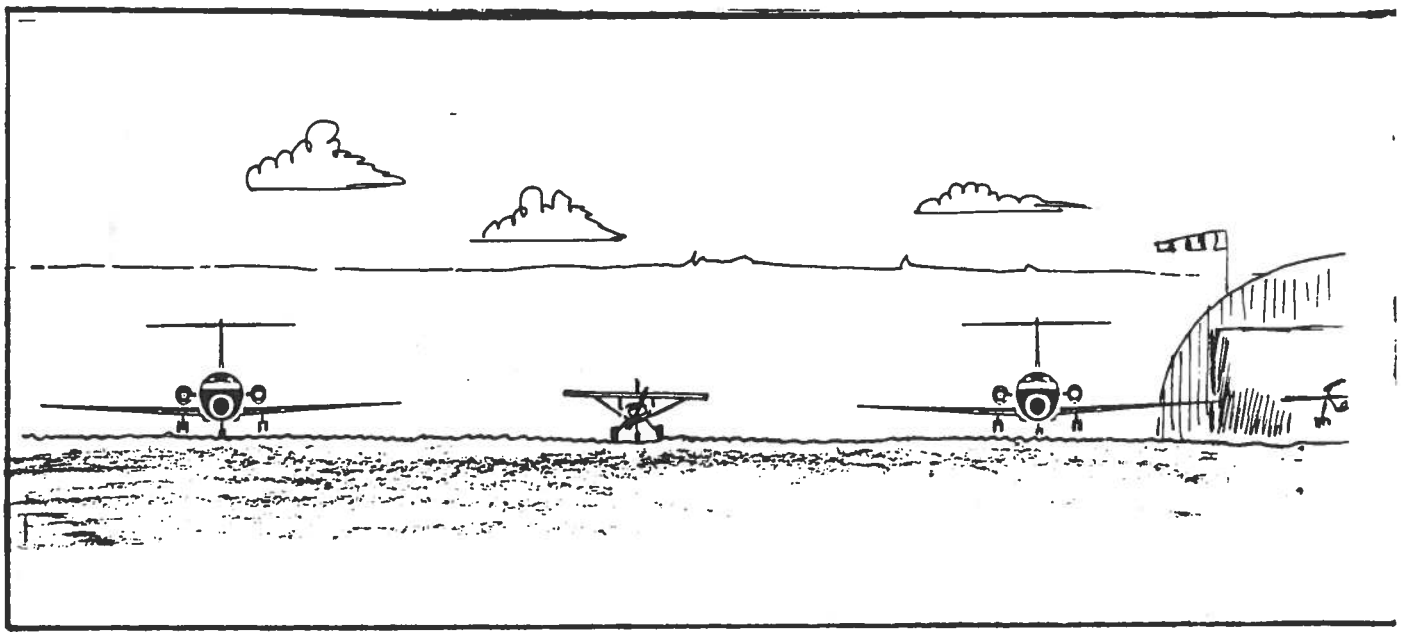
Vid ett par tillfällen övade vi tidspassager. Vid tidkontroll prickbelastas tidsfel större än 2 sekunder. Övningen gick till så att vi gjorde upprepade anflygningar mot en bro där Henry och Johan stod och tog tid. Piloten fick direktrapporter av typen "Nu" och "Zäta, +2". Den första talar om för piloten när han passerar vilket i allmänhet är något senare än han själv upplever det och den andra anger avvikelsen från idealtiden. För kommunikationen hade vi valt frekvensen 123.45 MHz som inte hade någon känd användning i närheten.



En annorlunda syssla under veckan var slöjd. För att snabbt kunna montera foton i flygplanet på ett överskådligt sätt gjorde vi en pappkonstruktion som sattes upp mot instrumentpanelen. En annan kväll sydde vi märken på jackorna vi fått av SAS, ett arbete som med ett fniss fick underkänt av mina tonårsdöttrar vid min hemkomst.

Jag hade fått med mig informationsmaterial från FFV Aerotech. På Sywell finns ett helikopterföretag, March Helicopters, som dels bedriver flygverksamhet inklusive skolning och dels underhåll. Det senare gäller drygt 30 helikoptrar, egna och andra. Då jag vid ett samtal med VD:n lämnade över FFV:s och EM-lagets material nämnde han att han på en bar någonstans i USA hört att det fanns två helikoptrar till salu i Linköping (det var han och inte jag som började tala om Linköping). Det blev så småningom affär. Säljare var Heli och helikoptrarna hade vid mitt besök just anlänt till Sywell. Det sägs att världen är liten men det står ju linköpingsbor fritt att lägga in andra tolkningar.

Marianne Lindman (tidigare år lagledare) skulle medverka vid EM som domare. Arne flög med IFZ till Stansted för att hämta henne. Han fick parkera på en ledig plats i raden bland de andra som utgjordes av en DC8, en DC9 m.fl. flygplan i den klassen. Tyvärr var det ingen fotograf som fångade tillfället. Sven Hugosson var på besök några dagar. Han var vid ett tillfälle med Arne i IFZ till Elstree.



Tävlingsveckan

Invigningen uppmärksammades med en flyguppvisning och ägde rum i närvaro av regionala och lokala styresmän. Startlistan visade sig innehålla 37 piloter från 11 länder. Tävlingsledare var David Hamilton och chefsdomare Hans Menting, Holland. Även inledningen av tävlingsveckan var avsatt för träning, däribland den officiella landningsträningen. Mitt avslutande träningspass blev en tidtabellflygning utan foton. Den sista brytpunkten var monumentet på Naseby Field. På denna plats stod år 1645 det avgörande slaget i det då pågående inbördeskriget. Den hotas nu av ett omdebatterat motorvägsbygge.

Vädret hade under träningsveckan varit kyligt, mycket blåsigt och det hade givit en del regn. Enligt engelsmännen var det inte normalt. Fram mot tävlingsdags stabiliserades vädret så att EM kom att genomföras under goda och likvärdiga väderförhållanden.

Tävlingen omfattade två navigeringar och fyra landningar. Banorna var båda c:a 75 nautiska mil och innehöll sju resp. fyra brytpunkter. Den första banan innehöll ett extremt kort ben, 1.1 Nm, som det skulle ta 57 sekunder att flyga. Den andra banan gick över en större stad, Milton Keynes. Denna stad har en mycket regelbunden stadsplan med över 60 rondeller upptagna på kartan. Det gick således inte så bra att tillämpa "rondellnavigering".

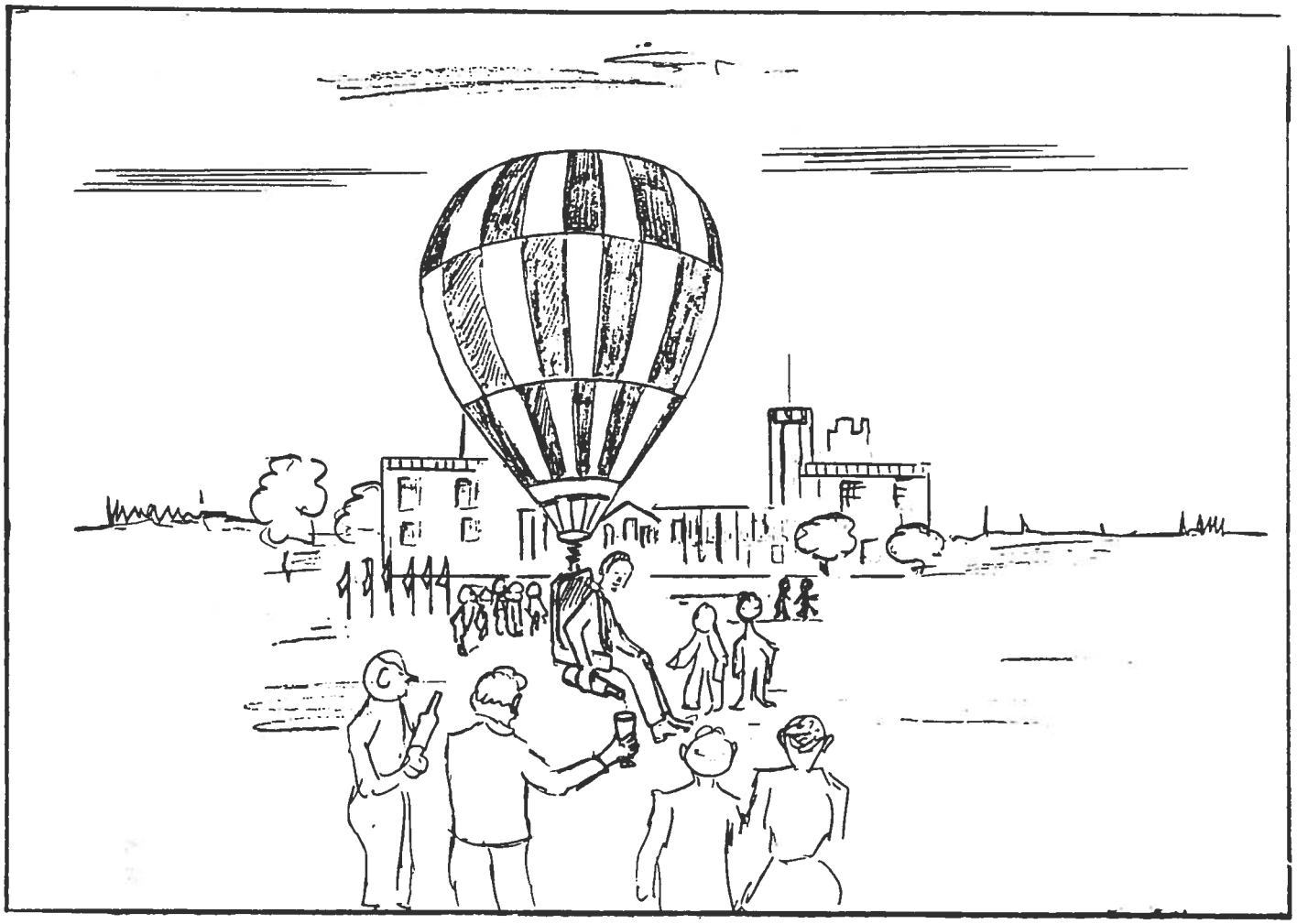
I internationella tävlingar har man inte linjer vid start och mål utan dessa utgöres av punkter markerade med duktecken på samma sätt som brytpunkterna. Missat duktecken i någon "punkt" ger samma prickbelastning som ett missat duktecken ute på ett ben. Jag tycker att vi skall införa denna princip även i våra svenska tävlingar. På samma sätt bör fler och osorterade foton användas vid åtminstone SM och andra kvaltävlingar.

Landningarna omfattar det program vi är vana vid i Sverige, dvs normal landning, bedömningslandning utan motor, bedömningslandning utan mot och klaff samt motorlandning över hinder. Det stråk inom vilket mätning sker är kortare, från -30m till +50m i stället för -50 till +100. En viktig skillnad mot våra svenska regler är att första markkontakten gäller även vid studs förutsatt att denna är högst en hjuldiameter hög. I Sverige har vi sedan flera år haft en debatt om skall tillämpa detta på våra tävlingar. Ett motargument har varit att det skulle kunna leda till vårdslösa landningar. Landningarna på EM gav inget stöd för sådana farhågor. Däremot förekom det i flera fall att "studsar" i själva verket var flygning på mycket låg höjd. Genom att domarna godtog detta fick kombinationen regler och deras tillämpning ett oacceptabelt resultat. Man kunde ha löst detta med att vara sträng ifråga om noshjulsläge och attityd. Sven och Käth Bohlin hade anslutit sig till den svenska gruppen. Sven som sitter i Flygsportförbundets motorflygsektion videofilmade våra landningar.

Sammanräkningen visade att polackerna belade de fyra första platserna med Nycs på nytt som segrare. Därpå följde två tjecker och bäste svensk, Claes-Magnus Johansson, på en sjundeplats (Grattis!). Tom Carlsson blev 10:a, Erling Lindholm 22:a, Arne Nylén 25:a och jag 31:a. En av förklaringarna till mitt mindre goda resultat var en mycket dyrbar miss på den andra navigeringen. I lagtävlingen segrade polackerna före tjecker, britter och svenskar. Polackerna flög Wilga och tjeckerna Zlin. Bland övriga var Cessna 150/152 i majoritet. I några cessnor hade man satt in plexiglas i dörrarna. En österrikare hade gjort dörrar helt i plexiglas. De var dessutom kraftigt välvda utåt.

Efter en ledig dag för exempelvis inköp avslutades tävlingen på lördagskvällen på slottet Ashby i ett magnifikt högsommarväder. Ceremonierna ägde rum utomhus. Ett typiskt engelskt och lite tokigt inslag var när Robert Pooley, en rik engelsk lord som ger ut de tidigare nämnda manualerna, "bogserades" runt i en varmluftsballong och därifrån bjöd deltagarna på champagne. Middagen intogs på borggården som var överbyggd med någon tältkonstruktion. Under middagen underhölls vi av en musikgrupp som framförde ett 1500-talsinspirerat program. En skål för drottning Elizabeth II var ett självklart inslag.

Veckan efter EM skulle VM i rallyflygning avgöras på Sywell. Några av EM-deltagarna jämte nytillkomna tävlande skulle ställa upp på VM. För oss svenskar var det dock dags för uppbrott efter två intensiva veckor. Vi hade trivts på platsen och med varandra så det var inte utan att det kändes lite vemodigt.

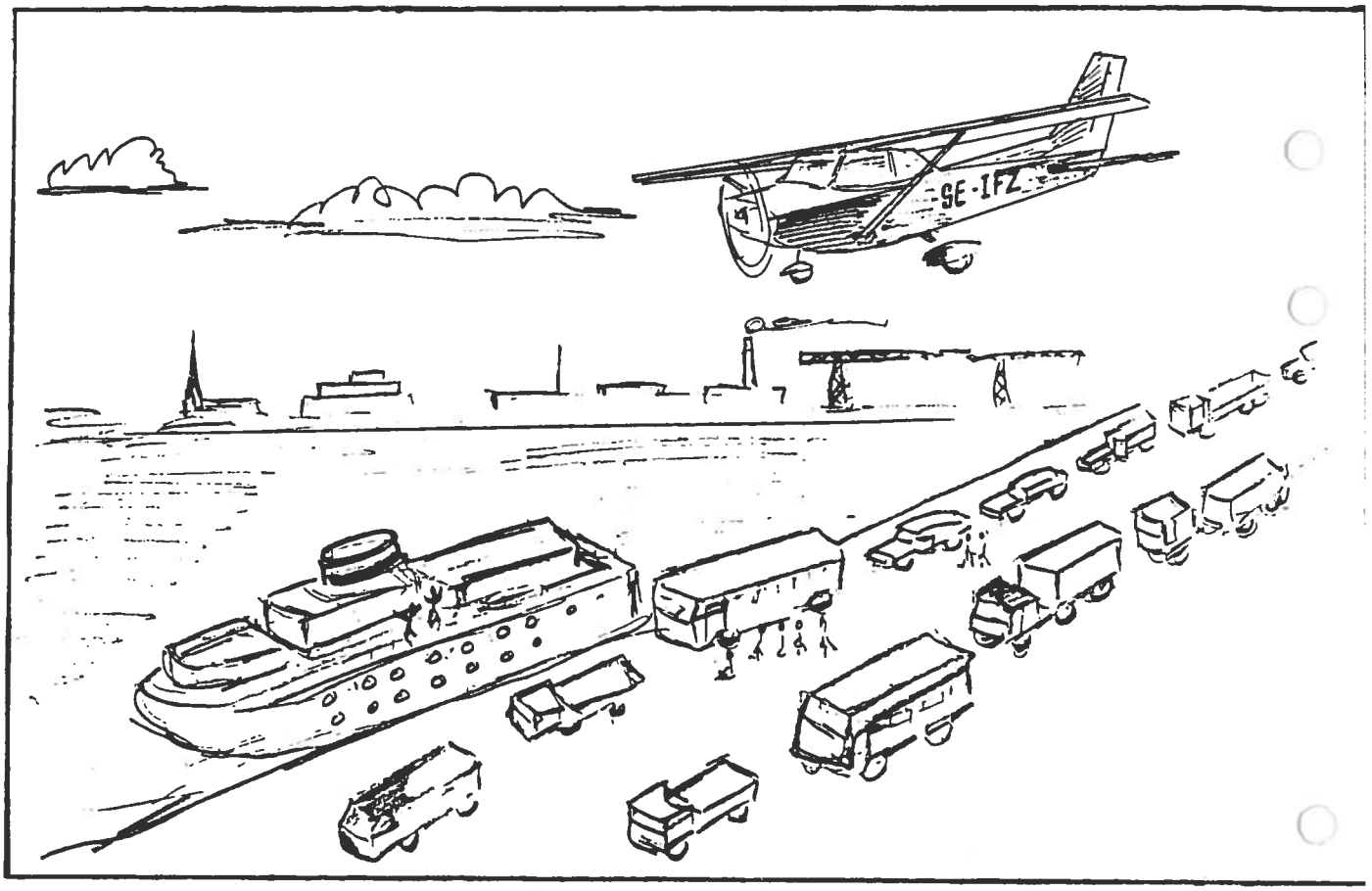


Flygningen Sywell - Linköping

Henry och Tom flög via Norwich och Göteborg (Säve) till Stockholm (Bromma) dit de kom sent på söndag kväll. Jag hade funderat på att om jag fick 10 knops medvind och en gynnsam prognos i övrigt skulle jag gå till Norwich och därifrån direkt till Malmö (Sturup) och kanske nå Linköping samma kväll. Villkoren uppfylldes inte så jag påbörjade hemresan via Southend tillsammans med Erling och Claes. Den här gången flög jag efter tävlingskartan och mellan kontrollzonerna. Från Southend gick vi samma väg över kanalen som förra gången, dock utan att landa i Ostende. En högtryckssituation rådde vilket ledde till att det inte fanns några moln men däremot var det mycket disigt, speciellt i kustområdena. Etappmålet var Teuge i Holland (nära Apeldoorn). Den flygplatsen hade jag inte förberett mig på innan så här kom min "Pooley" väl till pass. Teuge visade sig vara ett litet fält med olika flygaktiviteter. Där fanns en stor mängd människor som bara var där och tittade och njöt i det vackra vädret. Det skulle ha varit trevligt att stanna där några timmar, men det gällde också att utnyttja flygvädret. Erling kom inte till Teuge. Vinden gjorde att flygtiden skulle bli i längsta laget så han gick till Rotterdam.

Med Malmö som nästa mål skulle IFZ:s aktionstid för första gången komma lite till sin rätt. Prognosen angav en svag motvind som skulle öka något mot danska gränsen. Kuriöst nog visade det sig så småningom att samtliga etapper i båda färdriktningarna innehållit en motvindskomposant. ICAO:s 500.000-delskarta är ibland svår att navigera efter. Inom vissa områden kan man behöva stödja sig på något navigationshjälpmedel. Ett sådant område är Nordtyskland.

Jag hade passerat norr om Hamburg och var på väg upp genom Holstein. Hamburg Radar hade "släppt" mig och jag skulle så småningom kontakta Köpenhamn. Sikten hade ökat så att den föreföll att vara begränsad endast av jordytans krökning. Jag hade VOR-en inställd på Michaelsdorf men det var i det här läget helt överflödigt. Det var härligt att flyga och jag var på väg hem. Jag började dra mig till minnes en hemresa i bil för några år sedan. Den gången hade vi övernattat i trakten och kommit till Puttgarden flera timmar före den färjeavgång vi bokat plats till. Det gick visserligen att boka om, men det hann bli några timmars väntan i en het och stillastående luft. Den här gången kunde jag "dra" förbi kön i 95 knop. Sju minuter senare var jag i Rödbyhavn.



IFZ är utrustad med transponder (ett instrument som kan avge ett kodifierat radarsvar). Flygledarnas vilja att tilldela kod och begära aktivering av transpondern varierade. I Sverige, Danmark och Tyskland fick jag alltid en kod medan det i övrigt förekom mera sällan eller inte alls. Ett par gånger försökte jag provocera fram det genom att rapportera "Squawk standby", men det hjälpte inte. Jag upplevde det positivt att ha denna övervakning vid den här typen av flygning (det var åtminstone ett litet tecken på att någon var intresserad av vad man höll på med). Tilldelade koder (fyra siffror 0-7) pekade på varierande principer. Den danska flygledaren rehabiliterade i mina ögon sina "försumliga" kollegor genom att ge mig koden 1.

Det är lätt att bygga upp mentala trösklar. Radiokommunikation och allt som hör dit är nog ofta föremål för detta. Jag tycker att radiotrafiken inte utgjorde den svårighet jag från början föreställt mig.

På frekvensen kunde jag höra att Erling gick till Odense. Dagen efter flög han via Jönköping till Stockholm. På väg över sundet blev det dags att skifta till Malmö Kontroll och svenska. Åter vid Svedala fick jag kontakta Sturuptornet. Flygledaren där hann bli lätt irriterad innan han lyckats göra klart för mig att långa banan var avstängd och att jag skulle landa på en taxibana. Efter inkvartering på hotell Propellern drog jag mig tillbaka i tron att det bara återstod den enkla och avkopplande etappen hem. Det skulle inte bli riktigt så.

På morgonen låg dimman tät över Sturup. Jag träffade Claes. Han hade flugit via Maribo (Lolland) och kommit till Sturup en stund efter mig. Han flög senare på dagen till Stockholm. Dimman lättade så sakteliga. Meteorologen kunde meddela att det skulle bli bra väder på sträckan men att ett stratusbälte i norra Skåne låg kvar lite längre. Jag startade när detta enligt gjorda bedömningar skulle ha lösts upp. Strax söder om Hässleholm insåg jag att vädret längre fram troligen var alltför dåligt. Efter helomvändning och återkomst till Sturup möttes jag av meteorologens kommentar "Det borde inte finnas där men vi har ofta problem med det området". Efter ett par timmar hade solen gjort sitt och jag fick en behaglig flygtur i vackert väder.

Vid ankomsten till Saabfältet vid femtiden tog familjen och Lennart Johannesson emot. Inför Johanness' smått fundersamma blickar när han högg in på packningen kunde jag tala om att vikt och tyngdpunktsläge var under kontroll. Hemma igen summerade jag ett tillskott av 35 timmar i flygdagboken. Med Arnes inräknade hade "Fox Zulu" flugits 50 timmar. Allt hade fungerat bra. Det var också så att flygplanet fått många lovord för att det sina 5.000 flygtimmar till trots är i ett mycket fint skick.

Slutord

Att förbereda och genomföra en tävling av det här slaget förutsätter förutom mycket arbete hjälp utifrån. EM-laget har fått starkt stöd av Flygsportförbundet och Flygvapnet. Saab-Scania, Ericsson, SAS, Pripps m.fl. har gjort laget värdefulla tjänster. För mig personligen har stödet från FFV Aerotech och Linköpings Kommun varit till stor nytta. Linköpings Flygklubb med Hans Mennborg i spetsen har bistått mig på flera sätt. Ingemar Cassel har här lagt ner ett engagerat arbete som varit till mycket god hjälp. Finspångs Flygklubb har beredvilligt låtit mig träna på sitt fält. Teckningarna i denna reseberättelse har gjorts av Ragnar Lindgren.

EM var en trevlig flygupplevelse till vilken gemenskapen med lagkamraterna och andra deltagare starkt bidrog. Flygresan fram och åter har gjort mig en positiv erfarenhet rikare. Avslutningsvis har deltagande i ett internationellt mästerskap givit mig mycket nytt och jag hoppas få chansen igen.

Sture Sahlin

LYCKAD GRILLFEST.

Tisdagen den 21 juni var det dags för LFK:s stora grillfest. På programmet stod förutom grillning, visning av nya flygplan, tipspromenad och "roll out" för SE-KEG. För att inga medlemmar skulle kunna skylla på att de inte fått tag i någon barnpassning hade en auktoriserad "lektant" anlitats.

Intresset för den här typen av klubbarrangemang har varit mycket skralt den senaste tiden. Lite mer krut än vanligt hade därför lagts på annonseringen. Förutom sedvanlig annons i Kontakten fick varje medlem en separat inbjudan hem i brevlådan.

Intresset överträffade alla förväntningar! När jag själv anlände ner till klubbhuset vid 19-tiden fans redan ett 60-tal medlemmar med familjer på plats. Grillarna stod tända och Erik var förberedd att sälja grillspett "Cavok" i köket. På plats fanns även Lars Tore Andersson från Nyge Aero med en Piper Archer II vilken vår flygklubbschef och några till fick tillfälle att prova.

Kvällens första programpunkt var en tipspromenad ordnad av Sture Öberg, (även om vissa medlemmar föredrog att genomföra denna aktivitet med mat i magen). Frågorna varierade från rena flygfrågor till vad vår ordförande heter i andranamn. (Rätt svar på den sistnämnda ska vara Teodor om någon mot förmodan missade detta vid genomgången). Segrande ur tävlingen gick Tommy Bergström som enda deltagare med alla rätt. Han belönades med bl.a en tröja skänkt av Nyge Aero.

Efter tipspromenaden var det dags att få sig något till livs. Nu visade det sig emellertid att Erik sålt slut på alla grillspett. Där fick jag för att jag inte satte maten i första hand, (vilket jag normalt brukar göra). Nya råvaror var visserligen på väg men vem orkar vänta när det gäller mat?!! Det fick bli en pizza ur LFK:s nya frysbox uppvärmd i LFK:s nya microvågsugn. Tur att det finns resurser!

Vid åtta-tiden beordrade Hans Mennborg hela sällskapet ner till plåthangaren. Det var dags för "roll-out" av SE-KEG. Denna skedde under högtidliga former efter konstens alla regler. Hans inledde ceremonin med ett kort tal om renoveringsarbetet med EG, varefter vi skålde i champagne (eller var det cider?). Ljuset släcktes ner och ett fantastiskt ljusspel satte igång samtidigt som stämningsfull musik strömmade ur högtalarna. Mycket effektfullt! Det bör dock noteras att flygmaskinen inte flyttade sig en millimeter ur fläcken! Men detta lär visst vara praxis även då betydligt större flygindustrier håller motsvarande ceremoni.

Avslutningsvis tycker jag att hela festen var mycket lyckad Det var roligt att så många medlemmar kom. Den här typen av tillställningar behövs för att skapa klubbkänsla och sammanhållning, och för att vi ska lära känna varandra bättre. Klubben tenderar annars att enbart bli en institution där vi kan hyra flygplan. Själv blev jag förvånad över att se så många obekanta ansikten, vilket förmodligen beror mest på mig själv. Kanske är medlemmarnas intresse för klubbaktiviteter som nödvändigtvis inte behöver ha direkt med flyg att göra på väg tillbaka. Vi kan ju alltid hoppas!

P-O Jonsson.

KLUBBVERKSAMHETEN

Visingsö

Onsdagen den 10:e Augusti företogs klubbens traditonella Visingsö-utflykt. Efter sedvanligt strul med tillsynslägen etc kunde vi med totalt fyra fpl lämna ett regnigt Linköping och landa på ett soligt, men dock gropigt, Visingsö som enligt fältvakten inte hade haft något regn på en vecka. Därefter följde korvgrillning, utbyte av rövarhistorier från sommarens flygningar mm.

Fikaverksamheten

Som många kanske har märkt har klubbens sortiment utökats. Förutom glass, läsk och kaffe kan man nu köpa wienerbröd och kanelbullar för fem kronor styck samt för de lite hungrigare pizzor a 30 kr. För ändamålet har en frys och en mikrovågsugn inköpts. Det går givetvis också bra att använda mikrovågsugnen för att värma egen mat tex då man går jour.

Om någon har några ytterligare ideer om vad som kan ingå i sortimentet, går det bra att höra av sig till någon i fikagruppen som förutom undertecknad fn består av Anders Åström och Lena Widin.

Erik Åstrand

JOURTJÄNSTEN

I stort sett har veksamheten fungerat även under semestermånaden. Några missar har tyvärr förekommit. Reglerna är sådana, att om man inte kan ställa upp på tilldelad tidpunkt, är man skyldig skaffa ersättare. Man får ej bara utebli och lasta över bördan på andra. Inför jourårets slut skall alla skriftligen redovisa sina jourtillfällen. Detta för underlättande av den ekonomiska avstämningen. Speciell blankett kommer med årets sista kontakt.

Efterlyses!

Någon som kan ställa upp och bildlikt talat hålla i jourverksamheten för kommande år. Du får Din arbetsplikt löst på en gång!
Kontakta L Lönn arb 181731 bost 30174.

Dragning för Juni o Julis jourhavande utföll på: Juni 130 Harry Andersson
Juli 774 Anders Åström

Grattis! /Lönn

KURSVERKSAMHETEN

IFR-TEORI.

Om tillräckligt antal elever anmäler sig, blir det även i år en IFR-teorikurs med början i oktober. Prov i mars eller april 1989. C:a två lektionskvällar per vecka.

Kostnad: C:a 2000 Kr + litteratur.

Anmälan snarast till LFK:s exp.

Upplysningar: PG Lundborg eller Sture Bjelkåker

- -

Insändes till: Linköpings Flygklubb Exp.
581 88 Linköping

Härmed anmäler jag mig till IFR-teorikurs 1988/89

Namn:.....

Adress:.....

Telefon:.....

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

INBJUDAN TILL DM OCH KM.

1988 års DM och KM i motorflyg avgörs den 17 september i Linköping med omnejd. Start på Saab-fältet.

Anmälan görs på lista i klubbhuset eller direkt till tävlingsledaren Lennart Angvik tel. 15 17 73 eller 15 53 73.

Sista anmälningsdag: 8 september.

Obs ! För deltagande i DM krävs sportlicens.

Välkommen till höstens tävlingar !

GULA SPÅRET.

Gula spåret är en annorlunda och uppskattad tävling där Du navigerar med hjälp av en 1:50 000 karta, spanar och "nödlandar". Tävlingsdag är utsatt till den 24/9.(Reservdag 1/10)

Anmälan görs till: B-G Nilsson tel.arb. 18 16 51 eller Lars Grönlund tel.arb. 28 00 00 senast den 17/9.

TÄVLINGSRESULTAT.

VIGGEN 4:	1:a	N-E Zander	60 pickar
	2:a	Leif Thelander	64 prickar
	3:a	Sture Lahrin	102 prickar
	4:a	Senny Barth	187 prickar
VIGGEN 5	1:a	Seve Barth	62 prickar
	2:a	Sture Lahrin	81 prickar
	3:a	Tage Wannström	103 prickar
	4:a	Horst Komarek	154 prickar

NÄSTA KONTAKT

Preliminärt manusstop för nästa Kontakt är 1988-10-02