

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2001



Följ med LFK till Stavanger!
Planeringen inför sommarens
klubbutflykter fortsätter! (sid. 5)

OBS!

Kallelse till årsmötet 21/3 kl.
18:30 i Flygets Hus (sid. 5)

Innehåll:

Notiser och meddelanden ...	2	Reseflyg 2001	5
Ordförandens spalt	3	Hos våra vänner araberna	6
Flygchefen har ordet	3	Bankkamreren	6
Klubbverksamheten	4	Besök hos Avery Tools	7
LuFF-spalten	4	Tävlingskalender 2001	8
Kallelse till årsmötet	5		

...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.com

Manusstopp för nästa Kontakten

(nr. 2): 31/3

Linköpings Flygklubb**Adress**

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadresswww.lfk.se**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 1**

Så här en bit in på det nya året är jag irriterad på Tomten. Inte Tomten generellt, utan en speciell Tomte, nämligen den som jag två gånger haft på denna sida. Förra gången var förra numret, och båda gångerna har tomtebilden blivit full av konstiga bubblor. Bubblorna syns inte på bildskärmen, utan uppstår vid tryckningen. Märkligt! Det ser ut som om jag får skaffa en annan tomte till nästa jul.

Tyvärr märks det även på detta nummer att det är lite lågsäsong i klubben, det är inte så tjockt. Missa dock inte kallelsen till årsmötet, och den uppdaterade tävlingskalendern m.m!

Trevlig läsning

*Anders Wallerman, redaktör***Notiser och meddelanden****Gå med i marknadsföringsgruppen**

Ett alternativt sätt att göra joutjänst - var med i marknadsföringsgruppen! Gruppen träffas ett par måndagskvällar under våren och hösten.

Vänd dig till Olov Backarp eller Daniel Hoffman!

Gunnar Rotsman död

Gunnar Rotsman avled den 31 okt förra året. Gunnar var en av de mest aktiva och drivande i klubben i början av 40-talet. Gunnar var bl.a. sekreterare i styrelsen, och har varit hedersmedlem i flygklubben sedan lång tid tillbaka. Även sonen Björn Rotsman har varit (och är) aktiv inom flyget, han har bl.a. varit flygplatschef på Bromma.

Grattis på födelsedagen önskar**Linköpings Flygklubb**

Jonna Johansson	30 år	3 jan.
Tommy Rosell	40 år	13 jan.
Ernst Totland	50 år	15 jan.
Sven Widengren	90 år	18 feb.
Carina Klefborg	40 år	23 feb.
Staffan Magnusson	30 år	25 feb.
Saeid Mirabian	40 år	5 mars
Jan-Åke Nilsson	40 år	13 mars
Ingemar Cassel	60 år	22 mars
Ulf Österdahl	60 år	23 mars

Värva ny medlem

Du har väl inte glömt att man får gratis flygtid på Cadet om man värvar en ny PPL-elev? När den nya eleven gör sin första EK får värvaren 1h, vid cert ytterligare 1h!

Ordförandens spalt



Så är vi redan en månad inne på det nya verksamhetsåret. Ett antal aktiviteter har redan genomförts såsom reseflygmöte, kurs i hjärt-lungräddning och överlevnad till sjöss efter nödlandning med flygplan samt Linköpings Flygträff i LuFF:s regi.

Kunskap i hjärt-lungräddning har väl de flesta av oss fått i något sammanhang. Dessbättre ges det inte så många tillfällen att praktisera detta i verkligheten så dessa kurser är nyttiga att delta i med

jämna mellanrum. Det är samma sak med övningen överlevnad till sjöss, jag tycker man lär sig något nytt vid varje tillfälle. Den senare övningen aktualiserar ett behov av att redo-

visa vilken typ av utrustning som vi har i klubben och hur den skall användas. Vi återkommer om detta och utförligare reportage från de olika aktiviteterna.

Har ni förresten funderat på att vi går mot klubbens 70-års jubileum år 2003? Detta råkar sammanfalla med 100-års jubileet av det officiella datumet för den motoriserade flygkonstens födelse. Jag tänker naturligtvis på bröderna Wrights första flygning. Borde vi inte redan nu fundera på vad vi skall göra för att celebrera detta? Det är kanske lämpligt med en flygdag, en efterföljare till boken som togs fram till 50-års jubileet? Det känns långt bort men det är nog dags att vi börjar fundera under året. Har ni idéer så hör av er!

Vi ses på klubben!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Flygskolan

Inte mindre än 17 elever vid LFK har flugit upp för A-cert under år 2000, det är den bästa siffran på många år. Och 2001 ser det ut att bli minst lika många, fast nu kallas certifikaten för PPL. På lärsidan trappar Jörgen ner pga pilotjobb, medan Tommy ökar sina insatser betydligt från 1 mars. Dessutom finns Jonna och jag själv kvar.

Super Decathlon

När det gäller vårt nya flygplan Super Decathlon så har de flesta inflygningarna påbörjats och många har slutförts. Alla jag talat med har uttryckt sitt gillande av flygplanet. Nu gäller det att planera för avance-utbildning på Decathlon framåt sommaren. Avance-instruktörer finns, men de har ofta många andra uppdrag och vi har ännu inga färdiga avtal om detta.

Instrumentflygkurs

En instrumentflygkurs (IR) ska också startas under våren, kanske redan i april. Du som funderar på detta, skicka gärna ett meddelande om ditt intresse (på e-post irkurs@lfk.se eller på telefon till Astrid eller Carina) så att du inte missar information

om kursstarten. Kursen kommer att förläggas till dels vardagar, dels helger. Kvällskurs går nog inte att ha denna gång på grund av stort antal intresserade elever från övriga delar av landet med lång resväg. LFK är fortfarande den enda klubbflygskolan i landet som har FTO-tillstånd för IR-utbildning.

Sommaren 2001

Det ser tyvärr ut att bli restriktioner på Saab-fältet i sommar pga omfattande fältarbeten i samband med breddning av hinderfriheten. Vi vet ännu inte vad detta innebär, och om vi måste evakuera flygverksamheten till Norrköping/Kungsängen under någon period.

Östgötaflyg

Flygreklamverksamheten har gjort en rivstart 2001. I slutet av januari flög vi 3 tim åt kommunen och 5.5 tim för Skeppshultcykeln med KEG över Göteborg. Även LCU är nu utprovad för flygreklam och befunnen lämpad för detta ändamål, särskilt under vintern med sin ombonade pilotmiljö.

Grattis

Vi gratulerar årets första certinnehavare Fredrik Åstrand samt årets första IR-innehavare Jens Hellström, som båda lyckades med sina flygprov den 4 februari.

Sture B

flygchef@lfk.se
070-5916062

Klubbverksamheten

Tisdagen den 9 januari hade vi planeringsmöte för sommarens reseflyg. Läs Modoratos ruta i Kontakten. Missa inte nästa möte 15/3 - då blir det semlor.

Onsdagen den 17 januari hade vi besök av Lise-lott Lundvall från Röda Korset som förevisade hjärt-lungräddning. De flesta av oss har väl gått igenom grunderna i simskola, lumpen eller arbetsplatsen men det skadar aldrig med repetition. Det var praktiska övningar för hela slanten och avslutades med att halva gruppen fick agera skadade av olika grader som upptäcktes och blev hjälpta av den andra halvan. Efteråt känns det som man har lite mer beredskap om man skulle komma först till en skadeplats.

Vid tiden för manusstopp hade vi ännu inte varit på den plane-rade övningen livflotte och räddningsväst vid Malmens våg-bassäng den 6 februari, men jag vet att det blir full uppslutning. Återkommer senare om utfallet.

Tisdagkvällen den 13 mars får elever och övriga medlemmar i klubben besöka Östgotakontroll som håller till vid Kungsängen-tornet. Flygvapnet har mörkerflygning så att det finns någon aktivitet vid tillfället. Lista med plats för max 25 personnamn kommer att sättas upp på klubben. Vi kan väl själva prata ihop oss om samäkning. Extra personal har utlovats för guidning.

Till nästa Kontakt hoppas jag att vi har ordnat studiebesök på SMHI, återkommer.

För övrigt kan nämnas att nya T-shirtar med tryck kommer att tas fram. Förutom att det är trevligt att omgivningen ser vad man håller på med, så är det bra marknadsföring för klubben.

Uppslag till klubbverksamheten mottages tacksamt.

Gert "Lungräddning" Eriksson

013-77158, 070-24 89 300

På gång i LFK

Nattugglan 2	26 feb.
Nattugglan 3	12 mars
Besök på ÖKC	13 mars
Reseflygmöte	15 mars
Årsmöte	21 mars
Gripen 1	23 apr.
KM & deb. tävl.	5 maj
Gripen 2	14 maj
Safaritävlingen	19 maj
Gripen 3	28 maj
Gripen 4	11 juni
Vårfest	15 juni

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

LuFF -spalten

Så var man tillbaka i det kalla, mörka Sverige igen efter ett halvår i Australien. Vilken kontrast det var att komma från högsommar till vinter! Nu går det dock mot ljusare tider och det dröjer inte länge innan vår efterlängta flyg-högsång är här igen.

Flygträffen LiFT (Linköpings FlygTräff) ordnades i år igen och blev succé. Träffen inleddes med två föredrag, ett av vår mycket duktiga och roliga föredragshållare Mats Warstedt och det andra av Hans Berglund från Saab. Mats berättade om olika tävlingsformer inom privatflyget och Hans berättade om det förlösa flygplanet SHARC. Efter föredragen blev det jättegod middag med gott öl eller vin till. Det fanns gott om dricka och det märktes då stämningen och ljudnivån höjdes markant under middagen. Efter måltiden var det dags för en presentation av LuFF, flygklubben, segelflygklubben och fallskärmsklubben. Det fanns en hel del spända blickar i publiken och jag är säker på att det satt någon kommande LFK-pilot i publiken. Därefter tog en lång och härlig snackkväll vid. Det märktes att folk hade trevligt då många stannade in på småtimmarna, de sista gick faktiskt hem klockan 6 nästa morgon... Rekord!??

Nu så här på vintern kan det vara svårt att få till flygresor av någon längre art med tanke på det opålitliga vädret, men det går faktiskt att ordna till trevliga små resor i alla fall. Det slog ett gäng flygsugna LuFFare fast vid en kall februarikväll och gav sig iväg med en kärra till Norrköping. I Norrköping tog vi en taxi in till stan och gick på en mysig restaurang och åt pizza. Där satt vi och snackade och mös i vintermörkret en bit in på kvällen och gav oss sedan av igen i en härlig mörkerflygning tillbaka till Saab-fältet. Vissa kanske tycker det låter som en lite halv-knasig flygresor, men jag kan lova att vi hade det trevligt! Betydligt roligare än att åka bil och göra samma sak...

Vad det gäller den kommande säsongen har LuFF planerat att ha en repris av förra årets succé, flygveckan. Under denna vecka kommer vi att erbjuda alla studenter allt vad som går att erbjuda inom flyg plus lite till. I programmet kommer bland annat finnas utställningar, prova-på-dagar, flygresor, pubkvällar etc. Vi ser gärna att LFKare kommer med oss under denna vecka och har kul! Mer om flygveckan i nästa nummer av Kontakten.

Hoppas alla har haft lite flygskoj även under vintern. Missade ni LiFT rekommenderar jag er att komma nästa år, det är garanterat en ljuspunkt i detta vintermörker!

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



Kallelse



Till: Årsmöte i LINKÖPINGS FLYGKLUBB.
 När: Onsdagen den 21 mars 2001 kl 18.30 (OBS tiden!).
 Var: Flygets Hus.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Fråga om mötet utlyst i laga ordning.
3. Godkännande av dagordning.
4. Val av ordförande till mötet.
5. Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
6. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse.
7. Redovisning av klubbens räkenskaper.
8. Revisorernas berättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
10. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
11. Val av klubbstyrelse m m enligt följande:
 - ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorssuppleanter
 - valberedning
12. KSAK:s årsstämma.
13. Övriga frågor.
14. Mötet avslutas.



Styrelsen

Sommarens klubbutflykter

Följ med LFK till Stavanger den 24-26 augusti

Norges oljehuvudstad. Strosa omkring bland trähusen i Gamle Stavanger. Gör en utflykt till Preikestolen, en klippavsats 600 m över Lysefjorden.

Mer information om Stavanger på:
www.stavangernettet.no
www.dccr.com/Preikestolen

Övriga utflyktsmål som diskuterats är Kalmar/Öland (27/4-1/5), Landskrona/Ven (24-27/5), EAA Fly-In Barkarby (2-4/6), Hemavan (13-15/7), Visingsö (4-5/8) och Siljansnäs (10-12/8). Kom till klubbhuset

torsdag den 15 mars kl 18:30

då vi fortsätter att planera sommarens klubbutflykter. Har du varit på, eller känner



till, någon plats som kan passa som ett utflyktsmål? Tveka då inte att tipsa oss övriga om det.

Mats Modorato/reseflyg-kommittén



Hos våra vänner araberna

Jag har i andra avsnitt berättat om Capella Aircharters Afrika-vistelse hösten 1968, om Löken och Paschan av Tan Tan, men det finns något mera att skriva om!

För våra operationer med Douglas DC 3 i öken innanför den sydvästra delen av Atlasbergen och längs kusten söder om staden Safi var vi baserade i Agadir.

Flygplatsen var relativt liten men beflögs av bl a Royal Air Maroc med några turer per dag. Även charterflyg fanns på platsen och turismen var redan då betydande. Tyska pensionärer hade inrättat sig i "byar" av stora husvagnar.

Vi var beroende av flygplatspersonalens goda vilja och var därför givmilda mot flygledarna i tornet. Men vi hade glömt en viktig person!

En morgon när vi anropade över vår radio för att få start- och färdtillstånd blev det först alldeles tyst en god stund, så svarade en skamsen förrättningsman: - Nej, det kan tyvärr inte bli något färdtillstånd idag! Vi frågade om flera gånger och bad honom att förklara, men han svängde sig avvissande.

Vi stoppade då motorerna och jag gick upp i tornet. Jo, nu var det så, att flygplatschefen hade givit uttrycklig order om att inget tillstånd skulle ges till SE-CFW! Varför, frågade vi? Ingen visste, order är order!

Nu gick jag till den höge tjänstemannen med vårt ärende. Oui, monsieur commandant, jag skulle vara mycket intresserad av att få några svenska publikationer (magazine frivol), vilka han hört mycket om. Sedan tog han dessutom gärna emot några stockar med amerikanska cigaretter!

Nåväl, även om vi inte direkt var välförsedda varken med porrtidningar eller smuggelvaror så kunde vi villfara flygplatschefens önskingar. Allt var frid och fröjd och vi fick sedan alltid våra tillstånd utan minsta störning...

En kväll kom vi senare än vanligt från utebasen i Tarfaya in till Agadir. Det var mörkt, regnade kraftigt och åskade, men vädret var för den skull inte direkt dåligt. Vi kunde emellertid inte få in långvågsradiofyren i Agadir utan beslöt oss för att försöka följa kustlinjen norrut på låg höjd. För varje gång det blixtrade tittade vi ut för att se om vi avvikit för

långt inåt land eller utåt havet. Det var ett pyssel där vi alla tre i cockpit hjälptes åt.

Så småningom kom vi fram till en upplyst stad, men visste inte vilken. Någon flygplats såg vi inte upptänd, ingen svarade på radion och ingen radiofyre kunde uppfattas.

Vi lade oss i sväng över stan på låg höjd och tyckte oss efter en stund känna igen hamnområdet där vi nyligen varit på besök i en svensk segelbåt, här fanns också ett speciellt gult ljus, vilket vi lagt märke till.

Vi låg säkert en timme och cirklade innan vi fick se att landningsbanan på andra sidan stan tändes upp och en flåsande röst anropade oss i radion.

-Ja, flygplatsledningen hade tyckt att vädret var så dåligt att ingen kunde flyga. Royal Air Maroc hade ju också ställt in sin trafik! När flygledaren går hem slår han också av strömmen till radiofyren. Efter denna oväntade episod såg vi till, att vi alltid hade maximalt med bensen i våra tankar!



Bankkamreren

Efter ett år i Västtyskland med bl a linjefart för Lufthansa återvände jag på senvintern 1972 till Sverige och nybildade Air Trader.

Till en början flög vi ren frakt, men så kom hösten och ledningen gjorde misstaget att engagera sig i passagerarcharter. Varje lördag flög vi Arlanda - Beirut tur och retur. Det märktes mer och mer att driftskapitalet började tryta och det första tecknet brukade då vara att bolagets krediter på drivmedel stoppades. Så även här!

Vi fick betala kontant, och i en arabstat är

inte ens en växlingsoperation i en god utländsk valuta någon enkel affär! Eller också var det så att personalen på flygplatsens oansenliga bankkontor utnyttjade situationen?

Det krävdes mutor för att få växla. Dessa kunde röra sig om 15 - 20 tusen kronor som bensinbolaget skulle ha och som vi måste överföra från svenska kronor till arabiska pund. Som mutor kunde dollarsedlar användas men ändå populärare var tidningar som Cocktail och Pin Up. Det borde helst vara aviser i fickstorlek med mycket bilder och lite text!

En gång hade vi betalat med en ansevärd packe svenska hundralappar, kanske 18 - 20 tusen kronor. Växlingen var klar, likaså tankningen av jetbensin. När vi hoppade på att starta våra fyra motorer ser jag en gubbe komma springande över plattan.

Så ställer han sig nedanför pilotfönstret och med ena knytnäven kraftigt slår på något som han har i den andra handen. Hela tiden gör han grimaser och skriker troligen också.

-Ner med trappan och hör efter vad han vill! Vi var tidspressade, i kabinen med plats för 134 passagerare väntade man en snabb återresa till Sverige.

Det visade sig vara bankkamreren, och när han kom upp i cockpit talade han osammanhängande och upprört om att sedlarna var falska. Han hade kört dem i sin maskin som avslöjat förhållandet!

Inte för att jag trodde att han hade någon speciell maskin för ändamålet, men hur mycket rör det sig om? 6000 kronor!

I en väska hade vi skeppskassan. - Ge honom nya sedlar! 100-lapparna låg tio och tio med gummiband om och han fick raskt sex buntar i utbyte mot de gamla.

På vägen till Sverige brukade jag ur den medförda skeppskassan räkna upp besättningens dagtraktamenten och betala ut dessa till två piloter, en mekaniker och 4 - 6 värdinnor. När jag kontrollerade kamrerens sedelpacke innehöll den inte 60 hundralappar utan 15 sådana. Resten hade han förmodligen tagit i provision eller personligt courtage och vi var grundligt upplurade!

Varje tillfälle vi sedan var i Beirut besökte vi banken, men vår kamrer var totalt försvunnen och ingen där kände heller honom vare sig till namn eller utseende. Kanske gömde han sig i valvet?

Jag själv drog mig till minnes min fars gamla devis: - Man skall aldrig lita på banker och försäkringsbolag!

Ulf Wiberg

Besök hos Avery Tools

Avery Tools är känt i EAA- och hembyggarkretsar då de säljer verktyg för flygplansbygge, särskilt inriktat på plåtflygplan, och ytterligare särskilt inriktat på RV-flygplan.

Avery Tools håller till i ett hörn av en hangar på Hicks Airfield nordväst om Ft. Worth i Texas. Avery Tools ägs av familjen Avery och de har sålt verktyg sedan 1986. Man blir vänligt och gästfritt bemött i den lilla butiken, och får gärna gå in och titta på lagret (!) medan man väntar på att få sitt kvitto. Även lagret är ganska litet men innehåller ändå en stor mängd verktygsprodukter m.m. i rader av hyllor. Mitt i allt håller Bob Avery på att bygga en RV4, ett projekt som hittills tagit 15 år.

Avery Tools säljer verktyg till alla möjliga hörn i världen, en hel del till Sverige. Vi fick höra att en kund, troligen svensk, hade fått problem att ta en nithammare genom tullen eftersom den liknade en pistol.

- 1 Flygfältet Hicks Airfield som Avery Tools håller till vid är en upplevelse i sig, särskilt om man inte besökt småflygfält i USA förut. Proportionerna på fältet är mycket annorlunda jämfört med svenska förhållanden. Banan är ganska kort, kanske 800 m, men hangarområdet är betydligt större än banområdet.
- 2 Hangarerna i långa rader och många flygplan stående. En restaurang mitt bland dem! Inga avspärningar någonstans, bilarna kör på samma taxivägar som planen.

Avery Tools är väl värt ett besök om du har vägarna förbi Ft. Worth. Vill du veta mer om Avery Tools, besök www.averytools.com, och vet du inte vad RV-flygplan är, besök www.vansaircraft.com.

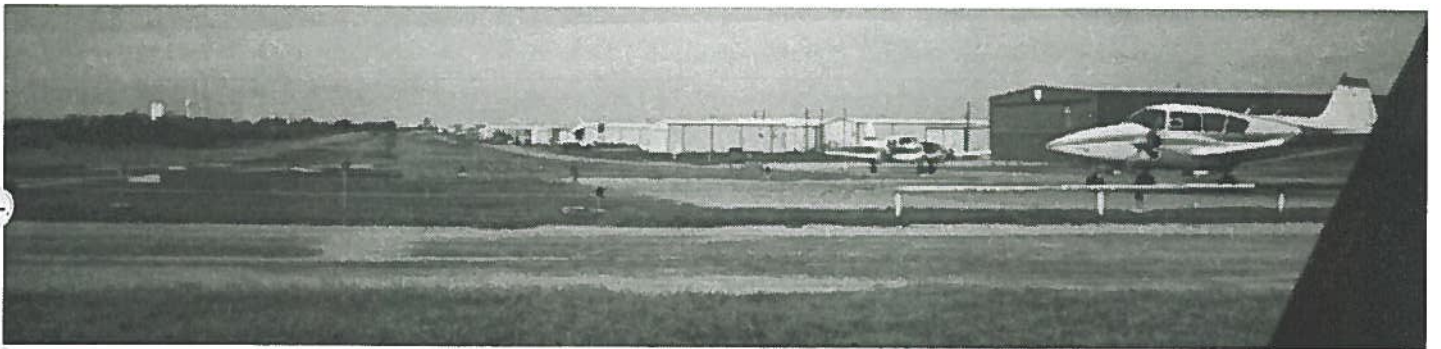
Anders W.



I lagerlokalen håller Bob Avery på att bygga en RV-4



Det lilla flygfältet håller sig med en restaurang



- 1 Hicks Airfield har annorlunda proportioner än man som svensk är van vid. En bana på kanske 800 m och massor av hangarer i långa rader



Från utsidan är Averys lokal ganska anonym

Linköpings Flygklubb Tävlingskalender 2001:

KM & debutanttävlingen:

- 5/5 (reserv 6/5)
- Klubbmästerskap för de rutinerade och gratis flygtid för debutanter

Arrangör:

Lars Östling/
Mats Warstedt

Safaritävlingen:

- 19/5 (reservdag 20/5)
- Denna tävling genomförs för första gången som en rallytävling!

Gunnar Franzén

Gripen:

- Deltävling nr 1: 23/4 (reserv 24/4) Seve Barth
- Deltävling nr 2: 14/5 (reserv 15/5) Mats Modorato
- Deltävling nr 3: 28/5 (reserv 29/5) Tomas Karlsson
- Deltävling nr 4: 11/6 (reserv 12/6) Leif Thelander
- Deltävling nr 5: 27/8 (reserv 29/8) Håkan Börjesson
- Deltävling nr 6: 15/9 (reserv 16/9) Seve Barth
- Till segrare utses den som varit bäst vid tre av deltävlingarna.

Nattugglan:

- Deltävling nr 1: 7/2 Seve Barth
- Deltävling nr 2: 19/2 Lars Östling
- Deltävling nr 3: 5/3 Per Persson
- Deltävling nr 4: 22/10 Seve Barth
- Deltävling nr 5: 5/11 Lars Östling
- Deltävling nr 6: 19/11 Per Persson
- Mörkerträning: 29/1 och 15/10 Seve Barth

Till segrare utses den som varit bäst vid tre av deltävlingarna.

Övriga evenemang:

- Stjärntävlingen, Visingsö: 2-3/6
- NM, Norge: 8-10/6
- SM, Ludvika: 15-17/6
- World Air Games, Spanien: 23/6-1/7

Landningstävlingarna 2000

Linköpings Flygklubbs båda landningstävlingar "Gripen" och "Nattugglan" som vardera omfattar 6 deltävlingar har genomförts under år 2000. De 3 bästa resultaten:

"Gripen":

1) Seve Barth	30 poäng
2) Gaute Thomassen	26 poäng
3) Lars Östling	18 poäng

15 deltagare

"Nattugglan":

1) Seve Barth	30 poäng
2) Lars Östling	22 poäng
3) Nils-Erik Zander	14 poäng

7 deltagare

Linköpingsmästerskapet i landning:

- | |
|---------------------|
| 1) Seve Barth |
| 2) Lars Östling |
| 3) Anders Wallerman |

Seve Barth

Basic Flying

Basic Minimum Equipment List

1. Approx 250 sq ft of aluminum.
2. Medium sized noisy power unit.
3. A field.
4. 2,000,000,000,000,000,000 cubic feet of air (approx).

Basic Aerodynamics

1. Lift = coefficient x air density x wing area x velocity x velocity

Basic Taking-off

1. Know the formula for lift.
2. Check:
 - a. That you have your coefficient with you.
 - b. That the air is dense enough.
 - c. That you do not attempt to leave the ground until you have sufficient squarespeed. Learn to recognise the difference between squarespeed and roundspeed. Remember, roundspeed can be misleading.

Basic Flying

1. Try to stay in the middle of the air.
2. Do not go near the edges of it.
3. The edges of the air can be recognised by the appearance of ground, buildings, sea, trees and interstellar space. It is much more difficult to fly there.

Basic Turning

1. The aircraft is inclined to point itself in different directions.
2. You will be inclined to choose the one you like best. It's simply a matter of the way you're inclined.

Basic Landing

1. Ascertain the whereabouts of the ground.
2. Adjust attitude so that it is below you.
3. Descend.

Upphittat av Ernst Totland