

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Nummer 2 2008

www.lfk.se



75 ÅR!
LEFK

Linköpings Flygklubb
bjuder in till
FLY - I N
Lördagen den 24 maj på Linköping City Airport

INNEHÅLL

- 2 * Ordförandens spalt
- 3 * Flygchefens spalt
- 3 * Tekniska chefens spalt
- 4 * Klubbmästerskap 2008
- 5 * Riksnav och riksländning
- 6 * Fallskärmshoppning – flygning utan flygplan...

- 11 * Ny simulatoransvarig
- 12 * Uthyrning av hopfällbara cyklar
 - * Landningstävlingen Gripen
- 13 * Medlemstjänsten
- 14 * LFK:s 75-årsjubileum
- 16 * Rapport från flygplangruppen

KONTAKTEN

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare
Göran Berséus

Redaktör & layout
Linn Rittmalm-Glimne
0734-200222
linn@linn.nu

Manusstopp för nästa nr:
2008-08-10

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress
Åkerbogatan 2
582 54 Linköping

Hemsida
www.lfk.se

E-post
expedition@lfk.se

Expedition och jour
013-183200

Flygchef
013-183201

Teknisk chef
013-183204

Fax
013-183202

Gironummer
Postgiro 160143-4
Bankgiro 120-0732

Expeditionstider
Vard. 08.00-16.00

Jourtider
Vard. 17.00-mörker
Lör-, sön-, helgdagar:
08.00-mörker



ORDFÖRANDENS SPALT

Vi har haft årsmöte. Ett femtiotal medlemmar slöt upp den andra april till både årsmötesdelen och den påföljande info- och diskussionsdelen. Med respektfullhet tackar jag för årsmötets förtroende att väljas till ytterligare en period som ordförande.

Det blev en viss förnyelse i styrelsen eftersom tre medlemmar avsåg sig omval på grund av personliga skäl. Jag vill å LFK styrelse och medlemmar tacka Stefan Sandberg, Jan Pettersson och Lars Theodorsson för sina fina insatser under ett antal år. Nya i styrelsen är Pierre Andersson, Anders Thorén och Magnus Lundell som önskas välkomna till en spännande LFK tid.

Ett sammandrag av hela årsmötet görs på annat ställe.

När vi träffas i den nya styrelsen ligger två punkter extra högt på listan, förutom vårt 75-årsjubileum förstås, och det är flygplansstragi och nytt flygplan samt klubbens intäkts- och kostnadsbild. Den är hyfsad i dag men vi ser fördyringar som kommer, inte minst bränsleskatten, och ett finansieringsbehov vid moderniseringen av vår flygplanflotta. Vår Super Decathlon är nu i full drift men vi avser sälja den av struktureringskäl enligt planen ovan och fler ommöbleringar kommer. Det är viktigt att vårt flygtidsuttag hålls uppe.

Styrelsen kommer även att diskutera lite ändrade arbetsformer där fokusering på speciella viktiga frågor och områden kan göras genom att bilda utskott. I ett sådant utskott är en styrelsemedlem ordförande men deltagarna är LFK medlemmar som känner för att göra en insats och/eller har speciell erfarenhet av området.

För de ordinarie operativa ledningsfrågorna bildades vid det konstituerande mötet ett Verkställande Utskott (VU) som har till uppgift att hantera dessa regelbundet t ex två gånger i månaden. VU består av klubbordförande (Göran B), kassören (Mikael W), flygchefen (Sture B) samt tekniska chefen (Håkan J). Vi ser med detta ett både fokuserat och bredare sätt att arbeta genom bra rutiner, färre men tydligare styrelsemöten och en direkt och enklare förankring i klubben.

Styrelsen återkommer mer om detta och vi ser fram mot att alla goda krafter i klubben kan komma fram.

Så till flygningar där vi alla med förväntan ser fram mot den bra flyg- och badväders- sommar som det statistiskt borde bli!

Göran



FLYGCHEFENS SPALT

Det är trångt på och runt LFK:s platta nuförtiden. Det är i och för sig ett positivt problem som tyder på livlig flygverksamhet. Bl a den nya KLM-linjen kräver stort utrymme på stora plattan, så att det blir trångt för besökande flygplan som då i vissa fall hänvisas upp mot LFK:s platta. Och fler och fler privata flygplan baseras på ESSL, även om alla som vill inte får plats. Allt detta kräver ökad disciplin vid rangering, parkering och tankning av flygplan både av effektivitets- och säkerhetsskäl. Vågar man hoppas på att den stora flygplatsvisionen i form av taxibana och enkel platta på norra sidan nu äntligen blir verklighet efter fyra (4) års diskussioner mellan berörda parter? Det vore synd om besökande flygplan ska behöva nekas PPR i brist på parkeringsplatser.

Även LFK kommer periodvis att öka tillgänglig flygplanflotta den närmaste tiden, bl a med en Cessna 172 Reims Rocket, bra på bl a korta fält och extra lämplig för rundflyg. Den hyrs in från flygteknikerskolan på Malmen i första hand under sommaren. Det kan tidvis även finnas en DA40 för fortsatt utvärdering.

Skolverksamheten går för högtryck och en tillfällig brist på PPL-flyglärare hoppas vi snart ska vara åtgärdad. Den nya simulatorm fungerar över förväntan och "flögs" hela 225 tim första 12 månaderna. Simulatorm drar fler elever till flygskolan och medför därmed även mer "riktig" skolflygtid.

Den aviserade flygbränsleskatten för "privat nöjesflygning" kan förstås bli ett stort bekymmer framöver, dock räknas bl a skolflygning inte som "nöjesflygning" och blir därför inte beskattad. Det lär bli en hel del tolkningsfrågor på vad som ska beskattas eller inte.

En annan kostnad vi fortlöpande ser över är den för årslandningskort. Fler och fler flygplatser drar sig ur detta rabattsystem och vissa av våra flygplan landar så sällan på flygplatser som är med i systemet att ett årslandningskort inte lönar sig. För närvarande gäller detta LCU och IFX. KEG har kvar sitt landningskort till oktober 2008 men kommer då att omprövas.

LCU är nu i luften igen efter nästan ett halvårs stillestånd pga motorreparation. Det innebär att en del piloter behöver göra kontrollflygning med lärare enligt LFK:s regler. Även om flygplanet kommer att annonseras till försäljning, så finns det all anledning att flyga det så länge det finns kvar i LFK. LFK:s regler anger kontrollflygning efter 6 månaders uppehåll för sporrhjulsflygplanen LCU och KEG, samt för Mooney LBV. För övriga flygplan gäller 12 månader. Man behöver inte göra kontrollflygning med Archer om man flugit Cadet eller annan PA28 inom 12 månader.

Sture

TEKNISKA CHEFENS SPALT



Den 30 juni 2008 kommer Luftfartsstyrelsen med krav på att alla flygplan ska utrustas med en ELT som kan sända på 406 Mhz. För att möta kraven kommer vi att montera en bärbar ELT, en så kallad PLB (personal location beacon) i alla flygplan, utom LBV. Den PLB som är aktuell är McMurdo fast find och har en inbyggd GPS och sänder på 121,5 och 406 Mhz. Den kommer att vara ett komplement till befintliga monterade ELT. Nackdelen med PLB är att den manuellt måste aktiveras vid haveri. Vid aktivering kommer PLB:n att skicka positionsangivelse och den information som programmerats in i enheten. Detta kan t.ex. vara vem som är ägare av flygplanet och vilket land flygplanet kommer ifrån.

ELT:n som är monterad i Mooneyn är en Artex 406 och är en fast installation. Den sänder på 121,5 och 406 Mhz. Nackdelen med ELT:n är att den saknar GPS och kan då inte skicka positionsangivelse när den aktiveras vid haveri. ELT:n har en inbyggd G-switch för automatisk start vid haveri. På instrumentpanelen finns en manöverpanel med manuell start, reset funktion och en röd indikeringslampa. Det sitter ett horn i bakkroppen på flygplanet som piper vid aktivering. Om det hörs ett högt pipande ljud från Mooneyn kan det vara ELT:n som är aktiverad. I Mooneyn finns det en utförlig beskrivning om handhavandet av ELT:n. För övriga flygplan kommer det att finnas en utförlig beskrivning om handhavandet av ELT:n i varje flygplan och i klubbhuset.

SE-KII har fått en ny motor monterad. Tyvärr noterades det vid första tillsynen att den läcker olja vid vevaxeln. Kontakt har tagits med leverantören. Vi hoppas att det löser sig och att läckaget snabbt blir åtgärdat.

Jag påminner om tavlan i trähängaren där det finns dräneringsutrustning för samtliga flygplan, tvättmedel för rutor och tvättmedel för övrig rengöring. Dränerat bränsle tömms i märkt kärl 100LL. När kärlet är fullt tömms det i märkt oljefat, som är placerat utanför tillsynshängaren vid Cessnan.

Det slarvas att skriva i resedagboken hur mycket olja som fylls på. Det är viktigt för oss att vid tillsyn veta hur mycket olja flygplanet dragit. Detta för att kunna kontrollera att motorn inte drar för mycket olja. Stor oljeförbrukning kan bero på trasiga kolringar och kan leda till stora motorskador.

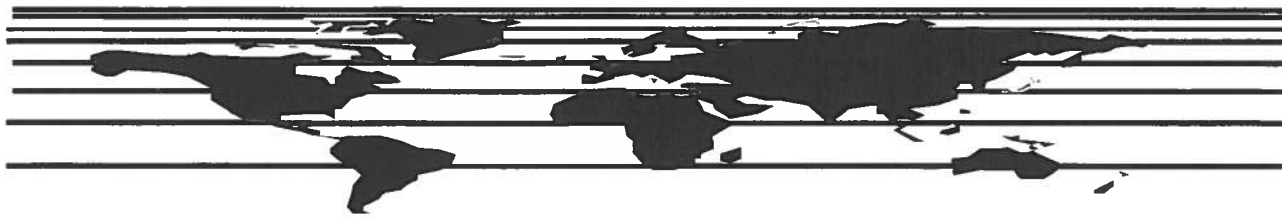
Den tekniska kursen på PA-28 som planerades till våren kommer tyvärr inte att hinna genomföras. Jag har varit tvungen att skriva två utförliga manualer som beskriver klubbens underhåll. Böckerna är en del i de nya kraven som Luftfartsstyrelsen ställer på underhållsorganisationer i år.

Om det blir någon regnig dag i sommar så passa på att bläddra i de nya revisionerna av flyghandböckerna på PA-28!

Nåkan

KONTAKTEN

Safari-, Klubbmästerskaps-, samt Debutant-tävling 17:e maj 2008



Linköpings Flygklubb inbjuder till Safari-tävling samt Klubbmästerskap och Debutanttävling 2008.

LFK och tävlingskommittén inbjuder Er till årets upplaga av KM/*SAFARI*-tävlingen. Den genomförs som en precisionstävling efter de svenska reglerna med enbart GPS-loggning som tidtagning, vilket innebär att du skall ha med dig en egen GPS (gäller ej våra inbokade flygplan) eller logger om Du har för avsikt att komma med på resultatlistan. Om du har en ovanlig typ av GPS, är det önskvärt att du också har med ett datakablage för tömningen. Du som inte har tillgång till GPS är naturligtvis välkommen att flyga banan för att träna. Mer information om GPS hittar du på Håkan Carlssons hemsida: <http://www.flying.to/h4>

Även denna gång har vi slagit ihop *SAFARI* med vårt eget *KM- och Debutanttävling*, vilket innebär att vi får ett antal segrare, såvida inte en LFK-debutant går och vinner hela rubbet. Det är bra om du anmäler dig ganska omgående, det kan ju lätt bli fullt för en endagstävling.

Du behöver inte ha tävlingslicens men är bra att ha, eftersom det i den ingår en bra försäkring. Löses via KSAK/FSM, tel: 08-7646090.

Som vanligt anslår vi ett par vakantplatser för efteranmälningar.

Du har också möjlighet att ha med en navigatör och Ni tävlar då i *Rallyklassen*.

DATUM: Lördagen den **17:e maj** med söndagen den 18:e som reservdag.

TIDER: Navigeringsberäkningarna påbörjas 08.00, med LFK:are först.
Landningarna beräknas börja runt 16.00.

PLATS: SAAB-fältet, Linköping, med navigering över Östergyllen.

ANMÄLAN: Skriv upp dig på den anmälningslista som sitter uppsatt i klubbhuset eller skicka E-post till Frazze eller Lars, senast måndagen 12:e maj. Glöm inte att ange flygplanstyp samt TAS! Vill du ringa går det också bra, min sambo är "briefad", hon börjar kunna det här nu. Och givetvis hör du av dig om du har några frågor.

AVGIFT: Ingen för LFK:are, dessutom gratis flygtid för LFK debutanter.
200:- för övriga. Betalas till LFK:s postgiro 160143-4 eller kontant den 17:e.

Frazze: Tel: 013-21 28 46 el. 070-940 23 25, E-post: gunnar@franzen.nu

Lars Östling: Tel: 070-798 41 52 el. 013-18 35 13 (arb.), E-post: l.ostling@telia.com

VÄLKOMNA TILL EN TREVLIG DAG ÖNSKAR TÄVLINGSKOMMITTÉN!

KONTAKTEN

Riksnav och riksländning

För några månader sedan tog Rolf Björkman på KSAK initiativet till att bilda en arbetsgrupp med syfte att få bättre fart på tävlandet ute på flygklubbarna i Sverige. Gruppen består av ett knappt tiotal personer från olika delar av landet, där jag är en av dessa. Tyvärr har intresset för tävlingsflyg avtagit under de senaste åren, vilket märks inte minst i SM-precision. Avsikten med flygtävlingar är inte flygning bara för tävlandets skull, utan samtidigt ett led i flygsäkerheten, eftersom man får träning i att beräkna, navigera och att kunna göra bedömningsländningar. Dessutom är ju framför allt ländningstävlingar ett sätt att umgås och behålla klubbkänsla. Riksnav. och Riksländning har funnits sedan ungefär femton år tillbaka, men det är bara ett fåtal klubbar som är aktiva inom området och inom LFK har vi själva varit dåliga på det här, främst av den orsaken att prickbelastningarna har varit olika mot våra övriga tävlingar. Nu har gruppen arbetat fram ett nytt anpassat regelverk för dessa två tävlingsformer, vilket i skrivande stund inte är helt färdigredigerat, men när det är klart kommer reglerna att läggas ut på vår hemsida.

Riksnav: Man flyger en (eller flera) för varje klubb fastställd bana upplagd på 250.000-delskartan, försöker hitta runt, hålla sin tidtabell och loggar med en GPS, vilken läses av och prickbelastningen ges. Brytpunktsbokstäver läggs inte ut, vilken gör att det inte behövs några arrangemang i förväg, utan det hela blir ganska enkelt. Du kan flyga banan många gånger och på så sätt "putsa" ditt resultat och avsikten är att vi fortlöpande skickar in resultatet (det bästa) till KSAK, som på sin hemsida lägger ut prickbelastningen från alla klubbar och tävlande, så vi kan jämföra.

Riksländning: Går till på samma sätt som våra ländningstävlingar, två motorländningar (varav en över hinder) och två bedömningsländningar. Du kan även här göra en hel mängd ländningsserier och resultatet hanteras enligt ovanstående.

Gruppen har tagit fram ett bildspel i Powerpoint med avsikt att presentera det för närstående klubbar och få dem att komma igång med det här och dessutom där finna en person som är villig att hålla i verksamheten. Det kan bestå av att visa den tävlande hur man ställer in GPS:en, tar sedan över efter flygningen och tankar ur uppgifter, matar in dem i ett nav.program som räknar ut prickar, m.m. Detta år tillhandahåller KSAK kostnadsfritt med de dataprogramvaror som klubbarna behöver. På sikt ska gruppen också revidera de svenska reglerna för precisionsflygning, med tanken på att de ska överensstämma med våra internationella regler. Fyra personer i gruppen har även åtagit sig att vara till stöd och hjälp för den flygklubb som framledes är villig att arrangera SM. Detta år går SM i Söderslätt, det ligger i södra Skåne.

Du LFK:are som är villig att för vår egen räkning, jobba med det här med Riksnav. och Riksländning, hör av dig till mig!

Gunnar Franzén (Frazze)

Tel: 013-21 28 46 el. 070-940 23 25, E-post: gunnar@franzen.nu

KONTAKTEN

Fallskärmshoppning – en extremare form av flygning...

Ja, det är faktiskt det som det handlar om egentligen, att flyga sin kropp på väg mot marken. Visst har en människa inte sådär suveräna glidprestanda, men man kan faktiskt göra en hel del för att bättra på det om man övar. Det sägs att människans äldsta dröm är att kunna flyga, som fallskärmshoppare kan man faktiskt förverkliga den!

Själv minns jag bara delar av mitt första hopp, men det som ändå är väldigt tydligt är hur underligt det var att se flygplanet (en Cessna 206) bara försvinna uppåt i himlen och att inte ha något "skal" omkring sig. Att landa en fallskärm visade sig inte vara några större problem, där har nog vi som piloter en liten fördel t ex genom att vi är vana att planera landningsvarv och se oss omkring efter annan trafik.

Känslan när man kastar sig ut i fri luft utan mer än en lite speciell rygsäck på ryggen är bland den häftigaste jag någonsin upplevt, egentligen omöjlig att likna vid någonting annat. Det någon sorts blandning av att köra motorcykel i 200 blås och dykning på en gång. Man rör sig i tre dimensioner bara genom att röra på armar, kröka ryggen och sträcka på benen. Att också lyckas falla brevid någon annan och med precision röra sig runt varandra är riktigt häftigt – lite som att flyga ett avancepass i rote skulle man kunna säga...

Hur gör man då? Ja, även hoppare har checklistor och den viktigaste checklisten för hoppning lyder som följer:

1. Dra skärmen
2. Dra skärmen på rätt höjd
3. Dra skärmen stabilt

Inte så komplicerat kan tyckas, men det är ändå ett antal hoppare varje år som inte lyckas följa den ordentligt, vilket leder till lågt utfällda skärmar eller utlösta reservskärmar.



För att då direkt adressera frågan om säkerhet så kan jag meddela att hoppning är en mycket säker flygsport, med mycket få allvarliga skador årligen i Sverige. Det är länge sedan vi hade någon som "frappade" (föll hela vägen utan att få ut någon skärm). De skador som sker är huvudsakligen relaterade till landningen av fallskärmen, med en hel del stukade fötter under ett år. Ibland sker dock något allvarligare och precis som i andra flygsporter så är konsekvensen ofta värre om man misslyckas i luften än om man gör det på marken.

I Linköpings Fallskärmsklubb har vi aldrig haft någon som omkommit vid hoppning i klubben, men för två år sedan gick vår dåvarande ordförande bort efter en landningsolycka då hon flög sin skärm i backen i hög fart. Så visst sker olyckorna, men precis som i andra flygsammanhang så är det den mänskliga faktorn som är den klart övervägande orsaken, och som individ väljer man i mycket stor utsträckning sin egen risknivå.

KONTAKTEN



Hoppningen

Nå, nog om den lite allvarigare sidan av saken, det är ju för all det finns så många positiva aspekter av hoppningen som jag och så många andra hoppar! Vi är ca 3000 hoppare i Sverige, varav ca 100 är medlemmar i Linköpings Fallskärmsklubb. LFK (den hoppande varianten alltså) fyller faktiskt 35 år i år, och är därmed en av landets allra äldsta klubbar!



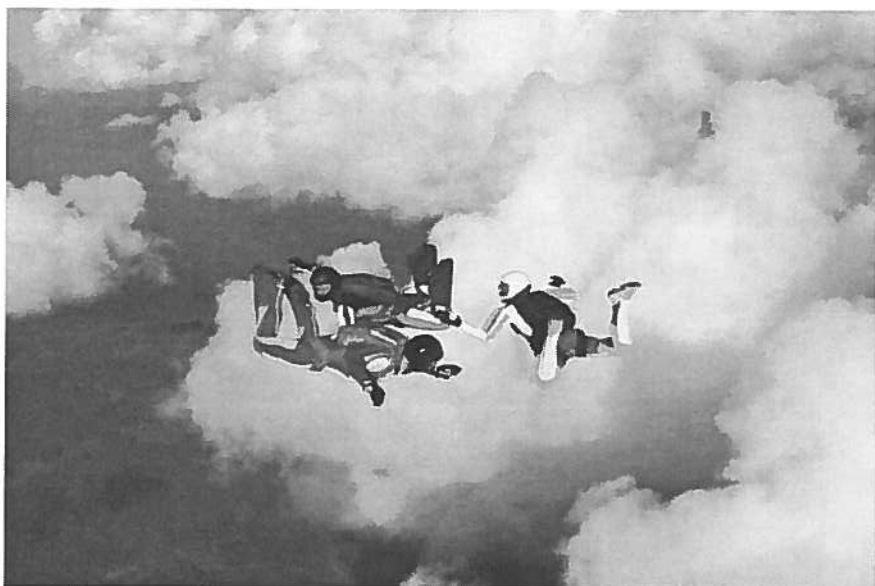
Övning av fallskärmspackning

discipliner där man står, sitter, ja gör det mesta på väg ner. Den allra vanligaste tävlingsformen är att hoppa tillsammans i formationer fallandes på mage, med allt ifrån ett par hoppare till flera hundra.

För den som inte känner till så mycket om fallskärms hoppning kan det synas att det egentligen bara handlar om att falla ut ur ett flygplan, och sedan innan marken är allt för nära fälla ut en fallskärm och tack vare den möta marken i en mer acceptabel hastighet. Men det handlar om lite mer än så faktiskt, framför allt om att falla på ett kontrollerat sätt så att man sedan kan fälla ut sin fallskärm på ett bra och säkert sätt.

Att falla kontrollerat kan man dock göra på en mängd olika sätt – vanligast är att falla med magen först, men det finns också

KONTAKTEN



Hoppning i formation

skärm med en snabb utflytning öven marken (swoopning) samt att flyga sin skärm i formation med andra (kalottformationshoppning).

Det finns även de som tycker om att hoppa från fasta föremål, sk BASE-hoppning, men på grund av att riskerna är så pass mycket större vid denna typ av hoppning är det olagligt i Sverige.

Utbildningen

För att få ett fallskärmscertifikat finns två varianter på utbildning att välja mellan, den konventionella utbildningsplanen och s k AFF (accellererad frifallsträning). I den konventionella utbildningsplanen gör man alla sina hopp på egen hand, till en början med en lina fäst i flygplanet som drar fallskärmen automatiskt strax efter att man hoppat av och mot slutet övar man på egen hand frifall från 3000-4000m. Då tar det oftast omkring 30-40 hopp till att man har sitt certifikat, lite beroende på hur bra



SE-FXB, Linköpings Fallskärmsklubbs C182

det går. Kriteriet är nämligen att få godkänt på 24 hopp som innehåller specifika övningsmoment. I AFF-utbildningen börjar man istället med frifallet direkt, men då med två instruktörer som hoppar brevid och håller ens kropp på plats under de första hoppen, tills dess att man själv kan hantera frifallet på ett stabilt sätt. Då räcker det med 9 hopp för att få sitt certifikat, men frifallstiden är i princip densamma i bägge fall. I bägge fall måste man också klara av att landa sin fallskärm själv från och med första gången... lite som att gå EK på första skolpasset...

KONTAKTEN

Kostnaderna

Är det då dyrt att hoppa fallskärm? Ja, det beror förstås på vad man tycker är dyrt. För utbildningen till certifikat betalar du t ex 6700kr om du går den konventionella utbildningen i LFK, ca 9000 om du väljer en AFF-utbildning i någon av de klubbar som erbjuder den. Sedan är själva hoppen är inte så dyra, 100-150kr kostar ett hopp beroende på uthoppshöjd, men du måste ju ha en utrustning också. Även om man i LFK kan hyra de elevriggar som klubben har för 50kr per hopp så väljer nästan alla hoppare att köpa en egen utrustning för att det är bekvämare och roligare att hoppa en egen utrustning och flyga en egen skärm. En utrustning kostar mellan 15000 - 50000 beroende på om den är ny eller begagnad. Det som sedan kommer till är årliga utgifter för besiktning av utrustningen samt medlemskap i Svenska Fallskärmsförbundet, som också innefattar en olycksfallsförsäkring, vilket summerar till lite knappt 4000kr per år.

Flygplanen

För den som är flygfrälst så är det kanske lite intressant att veta något om flygplanen som vi hoppar ur, inte bara hur man hoppar ur dem. Det finns ett stort antal olika flygplan som används vid hoppning, allt från Cessna 182 (som vi har i LFK) till Hercules. Cessna 182 samt 206 är de absolut vanligaste hoppflygplanen, vissa 206:or då med turbinmotor. Därtill hoppas det ur AN2, Twin Otter, Cessna Caravan, m fl. En ny flygplantyp som finns sedan ett par år är PAC 750XL, en kärra som tillverkas på Nya Zeeland och är skräddarsydd specifikt för hoppning. I Göteborg hoppar man ur två sådana flygplan.



Att flyga hoppare som pilot är en rätt så krävande uppgift. De formella kraven är att du har minst 200h flygtid och får utbildning i hoppflygningen av den klubb du ska flyga för. Men därefter går det mycket tid till att öva att bli en riktigt skicklig hoppflygare. Det handlar om att göra snabbast möjliga stigning till uthoppshöjd, komma upp på höjd på precis rätt ställe, flyga stabila och raka hoppfinaler samt hantera kärnan snyggt när hopparna kliver av. Till slut gäller det att sjunka på ett välplanerat sätt så att man kan angöra landningsvarv och final helst utan att behöva dra på någon gång innan landning. Inte helt enkelt, men det är kul att sträva efter att bli bra på det!

KONTAKTEN



Fallskärms hoppning - gott om fester...

Gemenskapen

Det är nog så att en sport som fallskärms hoppning, där man tvingas testa sina gränser och möta sina rädslor, också svetsar samman folk. Det skapas en otroligt god gemenskap i fallskärmsklubbar, som gör att inte bara hoppningen är det som håller medlemmarna kvar i klubben. Vi har många medlemmar som trots att de bor på andra ställen i landet, fortfarande förnyar sina certifikat i LFK och kommer och hoppar med oss i Skärstad. Fester är det rätt gott om, och trevliga blir de alltid...

Så kom gärna ut till Skärstad någon solig helg i sommar så får ni se hur det går till, träffa folk som ser lite annorlunda på vad man ska ha flygplan till! Eller, om du vågar, kanske är det läge att anmäla sig till en av årets kurser...

Per Bankvall

Fakta Linköpings Fallskärmsklubb:

- ◆ Startades 1974 och flög fram till 2006 på Malmens flygfält
- ◆ Flyger numera på Motala/Skärstad flygfält i samverkan med MFK
- ◆ Hoppar ur en Cessna 182, tidigare även ur en Cessna 206
- ◆ Gör numera omkring 2000 hopp per år, men som mest har klubben gjort nästan 6000 hopp under ett år
- ◆ Omkring 60 aktiva hoppare, samt utbildning av ca 30 nya elever varje år
- ◆ I klubben finns också ett drygt 10-tal piloter som ser till att Cessnan flyger
- ◆ Hemsida på www.skydivelfk.com



KONTAKTEN

Skärmflygning

Minns ni artikeln om skärmflygning i förra numret av Kontakten? Här följer info för er som skulle vilja veta mer eller börja skärmflyga!

Lär dig skärmflyga med och utan motor i Vadstena.

Grundkurs Paramotor: Kursstarter varje månad. Kostar från 13.500.-

Grundkurs Skärmflyg: Kursstarter varje månad. Kostar från 8.500.-

Tandemflyg: Från maj till oktober. Kostar från 1.100 kr

Prova-på: Från maj till oktober. Kostar från 1.200 kr

Arrangör:

Parabase

Hamngatan 3

592 30 Vadstena

Tfn: 0708-949 002 (Fredrik Martinsson)

E-post: info@parabase.se

Internet: www.parabase.se, www.skyadventures.se



Ny simulatoransvarig

Hej,

Nu har "ansökningstiden" för ny simulatoransvarig löpt ut och vi utser härmed Fredrik Thörnell att ta över efter Martin Jacobsson som teknisk systemansvarig och kontaktperson i simulatorfågor i IT-gruppen.

Fredrik jobbar på Luftfartsverkets mätgrupp som operatör och åker runt och mäter radiofyror och inflygningshjälpmedel i Sverige och andra länder. Han håller på att ta PPL (i Norrköping) och siktar så småningom även på IR. Han har en gedigen erfarenhet av att arbeta med Microsoft Flightsimulator 2004 (Vilket är den version vår SE-SIM bygger på) - så vi har verkligen hittat rätt man för detta ansvarsfulla uppdrag!

mvh

IT-gruppen genom Robin von Post

KONTAKTEN

Uthyrning hopfällbara cyklar

Nu finns två hopfällbara cyklar för uthyrning till medlemmar. Cyklarna finns i säkerhetsutrustningsrummet i svarta väskor.

För bokning finns tills vidare en papperskalender i anslutning till cyklarna (på väggen). Markera med pilotnummer, antal cyklar och tider. Den som hyr ansvarar för att cykeln kommer tillbaka hel och fungerande, dvs utför eventuell reparation eller ersätter stulen cykel (värde 2000:-/cykel).

Cyklarna är utrustade med var sitt vajerlås med kod. Koden är 1188 (Tänk SAAB 118,8).



Uthyrningspris 100:- per bokning
upp till två dagar.

För frågor, kontakta mig.

Ha en trevlig cykeltur!

Fredric Malmgren

Landningstävlingen Gripen

Häng med på våra återkommande tävlingar! Du behöver inte vara proffs, de flesta av oss som brukar vara med ser det som ett bra tillfälle att hålla sig i flygtrim, samtidigt som man träffar likasinnade under trevliga former. Vi brukar vara mellan fyra och åtta som turas om att flyga och att bedöma. Vanligen ligger vi två i varvet så att vi hinner med ungefär fyra tävlande per timme.

Landningstävlingen Gripen sker liksom Nattugglan, på ett stråk markerat vid bankanten med avståndsskyltar på var femte meter före och efter nollzonen, från 25 meter före till 45 meter efter densamma. Själva nollzonen är två meter lång och markeras med tre avståndsskyltar, en i mitten och en i vardera änden, samt med ett dukmål.

Tävlingen tillgår så att varje deltagare gör fyra landningar. Först en normal motor landning, sedan två bedömningslandningar, en med och en utan användning av klaff och slutligen en motorlandning över hinder. Hindret består av ett snöre spänt 2 meter över banan 50 meter före nollzonens början.

Målet är att utföra samtliga sättningar inom nollzonen. Sättning utanför nollzonen bestraffas med prickar. Onormal landning, otillåten användning av klaff, vidröring av hindret etc. bestraffas även det med prickar. Den som efter tävlingen har lägst sammanlagt antal prickar utropas till segrare.

Har du några frågor, kontakta tf tävlingsledaren Lars Theodorsson, larthe@gmail.com.

KONTAKTEN

Information om Medlemstjänsten

Det här är sista informationen från mej som jouransvarig, fr.o.m. nu är det Fredric Malmgren som tar över. Jag vill passa på att tacka alla som bidragit till att göra LFK bättre och trivsammare genom sitt frivilliga arbete, önskar Fredric lycka till och hoppas att det kommer att bli ännu bättre i framtiden.

Som sista åtgärd passade jag på att formatera om jourinstruktionen. Den innehåller inga egentliga förändringar utan är mest omstuvad för att det ska bli lättare att hitta informationen. I samband med det har signeringsförfarandet ändrats. Istället för en enkel knapp kommer ni till en checklista där ni ska checka av de städuppgifter som ingår för det aktuella passet innan ni kan signera. Observera att detta inte innebär någon skärpning av kraven utan är till för att göra det enklare att komma ihåg vilka uppgifter som ingår. Vem vet, kanske kommer vi nu alla att bli så bra på att städa att vi kan dra ner på den professionella stöd-städningen, allt för att minska flygpriserna! Skulle ni få problem med signeringen eller har andra frågor om jouren eller arbetsplikten, tveka inte att ta kontakt med Fredric så hjälper han till!

Årets stora utmaning för medlemstjänsten är flygplansvård. Ni har säkert sett Sture Axelssons upprop och när ni läser detta har de första tvätt-passen redan gått av stapeln. Vill ni vara med framledes så kontakta Sture A, vi får se om vi längre fram kan få IT-stöd till att boka denna typ av uppdrag på hemsidan.

Slutligen, glöm inte att enligt reglerna ska ni ha bokat era poäng **senast 31/4**. Jag är medveten om att det kan vara svårt att binda sej lång tid i förväg, men har ni inte bokat någonting får ni finna er i att ni hamnar överst på listan som vi ringer efter när det saknas jour, så vill ni undvika tjat, boka så mycket ni kan! Som vanligt: Om ni har frågor rörande jour eller arbetsplikten i allmänhet, hör av er till Fredric på telefon 013-214941 eller på e-post fredric.malmgren@telia.com.

Lars Theodorsson, f.d. jouransvarig

Fredric Malmgren, tillträdande jouransvarig



*Trött på jourtjänsten? Adoptera ett flygplan istället!
Garanterat roligare än att köra bilen genom biltvätten på Statoil...*

KONTAKTEN

75-årsjubileum

Lördagen den 24:e maj klockan 10:00 slår vi upp portarna både för gästande flygplan och allmänheten genom att arrangera ett Fly-in med tillhörande öppet hus.

Dagen kommer att bjuda på en hel del spännande saker. Det blir AVA-uppvisningar från våra egna lärare Tobias Holmgren och Magnus Lundell i sina respektive flygplan Pitts och Bulldog. Förhoppningsvis kommer det även att bjudas på lite mer och större avanceflygning men jag låter det vara "oskrivet" då inget är riktigt klart ännu. Vidare kommer klubbens skolavdelning (läs Jonna och Sture B) att visa upp vår fina simulator med möjligheten för folk att för en mindre slant få spaka den en sväng. Flyglärare kommer även att finnas på plats för att erbjuda "spaka-själv-pass" under hela dagen. Östgötaflyg kommer att erbjuda rundflygningar över Linköping.

Vi hoppas även på att få finbesök under dagen då vi har bjudit in flera kärror som varit i klubbens ägo under åren som gått. Hittills har vi fått in 4 stycken som har tackat ja vilket är mer än vi hade hoppats på.

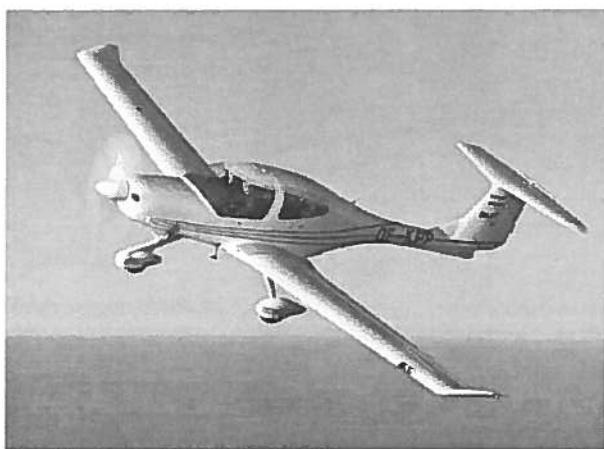
Sist men verkligen inte minst kommer det att annordnas en "mini-mässa" för företag och organisationer med anknytning till flyg där dessa kan visa upp sin verksamhet. Det kommer bland annat att bli uppvisning av skärmflygning och Diamond kommer med tre stycken kärror ur deras flotta för att visa upp.

På detta kommer det att bli en lättare servering med grill och kolen börjar glöda någon gång innan lunch för att slockna när folket gör detsamma.

Om någon är intresserad av att hjälpa till under dagen är ni mer än välkomna att höra av er till oss i jubileumsgruppen. Det kommer gå åt en hel del folk under dagen så hjälp är mycket uppskattat!

Slutligen vill jag även önska av er alla klubbmedlemmar att ni hjälper till att be till vädergudarna så att denna dag blir av!

// Jubileumsgruppen genom Andreas Thorén



DA40 och Pitts S2-C – se båda på LFK:s fly-in!



Linköpings Flygklubb

bjuder in till

FLY - I N

Lördagen den 24 maj på Linköping City Airport

**Kom och fira våra 75 år som flygklubb!
Vi slår upp portarna för såväl flygburna
gäster som allmänheten.**

- * Flyguppvisningar med klubbens egna lärare
- * Prova på vår nya flygsimulator
- * Spaka ett flygplan själv
- * Rundtursflyg över Linköping
- * Intressanta utställningar

Luftburna gäster kommer att bli bjudna på lunch!

Gästande flygplan måste anmäla sig.
PPR på tel: 013 - 183200
Eller mail: ppr@lfk.se

Kolla med Östgöta Control
om SAAB-tornet är öppet innan
ni passerar in i SAAB kontrollzon.

ÖKC: 135,850 och 132,950 MHz
SAAB Tornet: 118,80 MHz

Både 100LL och JET-A1 finns att tillgå.

För mer information se: www.lfk.se

KONTAKTEN

Rapport från flygplangruppen

Sedan senaste numret av kontakten har flygplangruppen inom LFK fortsatt med arbetet att utforma ett förslag för inköp av nytt flygplan för styrelsen att ta ställning till. Sammanfattningsvis är att de huvudspår ni kunde läsa om senast fortfarande gäller, dvs vi har Cessna 172 och Diamond DA40. Det som har tillkommit på sistone är möjligheten till att köpa en bättre begagnad Cessna 172, komplett med glascockpit men med vanlig bensinmotor som kanske har en 500-1000 timmar kvar som vi då skulle kunna dieselkonvertera vid tillfälle.

Att köpa begagnat istället för nytt gör att vi kan vänta ytterligare lite på mognadsprocessen för dieselmotorerna samtidigt som vi sparar en hel del pengar i inköpspris. En annan fördel med detta alternativ är att det finns god tillgång på begagnade individer. Naturligtvis finns det även nackdelar som t ex att vi inte kommer att få de garantier som medföljer ett nytt plan samt att en del av de finesser som finns på de allra senaste DA40 och C172 inte finns i ett begagnat ex. Den mest framträdande sådana finessen torde vara avsaknaden av Garmins förträffliga GFC700 autopilot. Frågan är om dessa nackdelar motiverar en merkostnad av i storleksordningen US\$100000.

Hur som helst: Tanke- och räknearbetet fortsätter och vi hoppas att snart kunna lämna en rekommendation till slut.

Flygplangruppen genom Erik Persson



*Cessna 172 i dieselversion med Garmin 1000 glascockpit
– snart i en hangar nära dig?*