

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2013

www.lfk.se



INNEHÅLL

Sid 1 – Ledare

Sid 3 – Ordförande Göran har ordet

Sid 4 – Leveransen av SE-LBV

Sid 5 – Garmin 500 utbildning

Sid 7 – Luff får vingar igen

Sid 8 – Elektroniska flyghjälpmedel

Sid 10 – Min sommar

Sid 13 – Vår Fly-In i backspegeln

Sid 16 – Classic Aircraft Meeting på Hedlanda

Sid 20 – Nytt ansikte utåt

Sid 22 – SE-KEG:s tillkomst

Sid 25 – Karl-Erik Gustavsson, mannen bakom SE-KEG

Sid 27 – Medaljregn över LFK

Sid 28 – Det är gästerna som gör festen!

Sid 31 - NOTAM

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Göran Berséus

Redaktör & Layout

Björn Rystedt

LINKÖPINGS

FLYGKLUBB

AdressÅkerbogatan 2
582 54 Linköping**Hemsida**

www.lfk.se

E-post

expedition@lfk.se

Expedition och jour

013-183200

Motorflygchef

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

Redaktörens inledning

LFK klubbtidning "Kontakten" är sedan 2013 en helt digital medlemstidning som publiceras i bloggform på <http://lfkkontakten.blogspot.se/>. En gång per år kommer ett urval av årets inlägg att presenteras som en sammanfattning av året. Denna mer traditionella tidning ges ut i PDF-format och skrivs även ut i pappersutgåva och skickas till de medlemmar som vi inte har E-postadress till. Det ni har i handen eller på datorn är därmed den första sådana årliga sammanfattningen.

2013 har varit ett förändringsår för LFK. De ekonomiska problemen 2012 ledde till försäljning av vår Mooney, SE-LBV. För att få ner kostnaderna har vi skurit ner på personalen. Vår Flygchef William lämnade i juli och vår Motorflygchef Nicke tog över. Carina kommer att gå ner på 50% anställning från 1 januari 2014. Detta innebär att medlemmarna kommer att få ta större del av ansvaret för att få klubben att fungera. En del i detta är införandet av MyWebLog.

Klubbhuset har fräschats upp och vi har haft en hel del medlemsaktiviteter under året som kulminerat i vår Fly-In den 24 augusti, i samband med KSAK motorflygets dag och Linköpings stadsfest, samt 80-årsfesten den 16 november. Under två år kommer klubbmedlemmar att renovera vår PA-18 Supercub, SE-KEG. Följ renoveringen på <http://se-keg.blogspot.se/>.

LuFF – Linköpings Universitets Flygförening har startat upp igen och jag ser mycket positivt på ett ökat samarbete med Universitetet. Även samarbetet med bl.a. Saab för att utbilda anställda inom Linköpings Flygteknikbolag är viktigt för LFK.

Men än är vi inte klara. 2014 innebär fortsatt omställning. Det finns en hel del osäkerheter kring vår klubblokal och hangar. Kommunen äger numera vår mark och flygplatsen vill expandera.

Det pågår ett arbete för att definiera vilken typ av flygplan LFK ska ha framöver. För att frigöra pengar till denna anskaffning är en DA-20 ute till försäljning. En sak är i varje fall klar. Flygtimpriset måste ner! Det bästa sättet att göra det på är att få medlemmarna att flyga mer. Det finns dessutom ett antal strategiska frågor. Idag utbildar LFK PPL och IR-elever. Kostnaden för dessa certifikat är höga, vilket stoppar ungdomar från att börja flyga. Frågan är om vi ska erbjuda ett större utbildningspaket? Ska t.ex. LFK börja utbilda på UL och LAPL? Detta innebär i så fall också att vi måste skaffa ett par flygplan i denna kategori.

Ordförande Göran har ordet

Jag vill inleda med att det är glädjande att LFK har kunnat återstarta KONTAKTEN. För styrelsen, klubbledningen och medlemmarna är en lätt tillgänglig information viktig för oss och även alla intressanta artiklar och inlägg.

Under året fyllde LFK 80 år vilket firades med en flygdag i samverkan med Linköpings kommuns festival i ett perfekt sommarväder. De många besökarna fick också tillfälle att själva pröva på att flyga både motor och segelflygplan eller även stifta bekantskap med Linköpings Fallskämsklubb samt träffa företag i flygbranschen. Det blev ett utmärkt tillfälle att visa det lättare allmänflyget som är en del av Flyghuvudstaden Linköping och ger både nytta och nöje det vill säga man har pilotutbildning, brandflyg, företagsflyg med mera såväl som individuell sportflygning.



Nedan i KONTAKTEN presenteras LFK händelser under 2013. Den nya inriktningen mot att vara mer flygklubb än flygföretag har till stora delar genomförts och innebär att en hel del arbets- och kostnadskrävande verksamheter med Transportstyrelsen har reducerats. Bland annat har vi i LFK:s företag Östgötaflyg haft det tillstånd som krävs för kommersiell persontransport, ett tillstånd som t ex SAS har, och det bedöms inte nödvändigt att ha för LFK framöver när vi nu ser nya möjligheter.

Linköpings Flygklubb är idag en av Sveriges största flygklubbar och har en mycket bra grund att stå på där vi äger våra 7 flygplan, hangarer och lokaler. Omgivningens växlande krav och ökade kostnader är dock krävande och resulterar i de åtstramningsåtgärder som LFK vidtagit.

Flygplatsens utbyggnad och uppdelning av reguljär och allmänflyg innebär att LFK kommer flytta från sitt område som man haft i 80 år för att ge möjlighet till en utbyggnad kring Linköping City Airport flygterminalen. LFK deltar på detta sätt positivt till en gemensam utveckling av flygplatsen och denna kommer göras i samarbete mellan LFK, kommunala bolag och Saab.

För min egen del avslutar jag ordförandeskapet i årsskiftet efter 8 år och överlämnar styrspaken till nya ordföranden Björn Rystedt, som har en gedigen flygbakgrund.

I flygbranschen är vi vana vid höga farter men det känns som åren som förflutit sedan jag blev tillfrågad år 2006 av LFK har gått väldigt fort. De har varit mycket roliga och inte sällan komplicerade, men nu blir det mer tid till eget flygande och bättra på de 1100 flygtimmarna civilt militärt och segel som tyvärr ökat lite begränsat under denna tid.

Man kan konstatera att varje "LFK år" har haft sina stora frågor och krävande utmaningar. Vi har i LFK under dessa år jobbat med strategiplaner och ekonomin, anställt nya chefer, skolflyg- teknisk chef, haft omfattande och positiv samverkan med myndigheter, kommun och Saab, köpt 3 flygplan och sålt 4 plan, börjat renovering av vår Super Cub, anskaffat en kraftfull simulator och byggt tillhörande lokal, samt erhållit speciella EU och Transportstyrelse-godkända tillstånd för vår pilotutbildning, flygskola (FTO/ATO), simulator,

KONTAKTEN

verkstad med eget luftvärdighetsgodkännande (Part M: F, G, I) och kommersiell flygning (Bruksflygtillstånd och AOC), för att nämna större områden. Vid 75 årsjubileet invigde kommunstyrelsens ordförande Paul Lindvall högtidligt LFK:s nya Linköpingsanknutna logotyp.

Framöver kommer LFK ordförande, styrelse och medlemmar genomföra både den ordinarie stegvisa förnyelsen av flygplanflottan samt det viktiga och stora steget att flytta till Linköpings nya och unika **General Aviation Center** och **Linköping Aviation Park**.

Jag är övertygad om att dessa genom team work och konstruktiv samverkan blir bra och ser fram mot LFK:s fortsatta utveckling.

/Göran Berséus, Ordförande LFK

Leveransen av SE-LBV

SÖNDAG

14

APRIL

Vid försäljningen av maskinen erbjöd vi oss att bistå vid en ferryflygning till Zell am See då köparen ville under resan dit lära sig flygmaskinens olika egenskaper och hitta runt i cockpit etc.

Herr Vogel kontaktade mig ett antal gånger för att planera in ett datum för resan men olika omständigheter i hans kalender gjorde att resan blev uppskjuten flera gånger, tillslut kontaktade han mig på söndagen den 14 april och önskade få maskinen ner till sig den dagen.

Färdplan och planering slutfördes med aktuella uppgifter om väder och NOTAM ut med sträckan, jag slängde mig i bilen och drog i väg utmed E4an till klubben. Väl på klubben möttes jag av jourhavande Bengt Bergholm som vänligen bistod med olika sysslor innan avfärd.



Planerat var att mellanlanda på Sturup för tankning, ville ogärna sitta med låga marginaler inne i mellan Alperna.

Start tid blev 11:24 Z. IFR ESSL-ESMS FL100 via ABAMA och RASMU, det blev ILS till bana 17 (150/12, 7km Mist, 8/6, Broken på 600ft), landning 12:57 Z.

Det blev 30 min. "turnaround" fulltankad och klar för start 13:30 Z, IFR ESMS-LOWZ FL100 via

KONTAKTEN

SALLO-M736-DOSEL-P994-LOMRO-VFR DCT 4721N01249E DCT LOWZ, då var det dags att sjunka mot Zell am See någonstans där inne i mellan Alperna (se bild) flög på hög höjd mot punkt NOVEMBER (se flygplatskort) och sjönk ner mot den kontaktade tornet och följde publicerad rutt in mot bana 08, landning blev kl 17:09Z. Vädret på destination var utmärkt, CAVOK, 10km och molnfrött.

Herr Vogel stod förväntans full på plattan och tog emot SE-LBV med ett leende och ivrig att få flyga sin nya maskin så det var bara att byta sittplats och brumma i väg igen (tur att man har en blåsa som klarar turer som denna) för en sightseeing tur mellan Alptopparna innan mörkret föll på.

Överlämnandet blev ett snabbt förlopp som gav tyvärr ingen möjlighet fotografering då Herr Vogel hade bråttom att köra mig till Salzburg. Nu tog en lång resa tillbaka hem via hubbar och väntande hit och dit, tackar vet jag allmänflyg. :-)

William

ONSDAG

15

MAJ

Garmin 500 utbildning

Denna månad kommer att bjuda på en mängd medlemsaktiviteter. Förra onsdagen så hölls en genomgång av [Garmin 500](#) Flight Deck och [Garmin 430](#) GNS, d.v.s. instrumenten i våra DA-20 och PA-28 Archer. Denna utbildning är starten på den extra satsning klubben genomför under våren/sommaren 2013 för att [få fler medlemmar att flyga in sig på DA-20](#). Dessutom är det en bra introduktion till hur instrumenteringen i framtida klubbflygplan kommer att se ut, då det finns många fördelar med att gå över på en s.k. "glaskabin".

Lektionen genomfördes med hjälp av den G500 [simulator som man kan ladda hem från Garmins hemsida](#). Det går även att ladda hem en [G430 simulator](#). Den som är intresserad ska ladda hem dels "Base Install" och dels "SVT" då dessa funktioner finns i våra DA-20. Simulatorens är till 99% lik de instrument som finns i våra flygplan. Bl.a. finns det i simulatorens en del extrafunktioner som t.ex. presentation av väder som våra flygplan inte har.



Garmin 500 nyttjar två 6,5" färgskärmar. En PFD - Primary Flight Display som visar flyginstrument och en MFD - Multi Function Display som bl.a. kan visa kartor. Skulle av någon anledning PFD:n gå sönder så kan MFD:n användas för att presentera flyginstrumenten. Skulle något instrument sluta fungera så markeras det med ett rött kryss över det felaktiga instrumentet.

KONTAKTEN

Det finns fem fasta knappar samt ett antal "soft-keys" som har olika funktion beroende på vilken meny man befinner sig i. Knappen "CLR" ger hopp tillbaka till grudmenyn om man skulle råka knappa bort sig.

Det går att som användare ställa om en hel del parametrar i presentationen. **OBS:** Alla inställningar sparas automatiskt efter flygning. Detta måste man vara medveten om när man ska upp och flyga. Kontrollera så att det verkligen är t.ex. knop och fot som presenteras. Det finns en möjlighet att via menyn "Aux" välja "Default units" och ställa om till defaultvärden i presentationen. Tyvärr så är hPa för lufttryck inte default!

Garmin 500 i DA-20 har en funktion kallad SVT - "Synthetic Vision" under menyn IFD. Den visar en 3D karta med berg, master m.m. OBS: Kvaliteten på denna funktion är beroende på databasen i flygplanet och våra DA-20 har för tillfället gamla databaser. De är på väg att uppdateras i närtid.

Det finns en markkollisionsvarningsfunktion (GPW - Ground Proximity Warning) som visar gul färg på kartan för hinder inom 1000 ft höjd och röd färg för hinder inom 100 ft höjd. Markkollisionsvarningen går att stänga av med "Terrain Inhibit".

På LFK hemsida finns en [lathund för Garmin 430 GPS](#).

Det dök upp ett par frågor på kursen där vi jagar bra svar:

1 - Kan man tvinga MFD:n att visa PFD presentation, eller är det bara automatisk övergång vid felfall på PFD? Svaret har efteråt visat sig vara Nej!

2 - Hur länge räcker batteriet för att kunna driva presentationen?

3 - Vilka program kan användas för att skapa ruttplanering som kan föras över till G500? Det finns ett uttag för SD-kort till G500.

Tyvärr så är det svårt att träna i flygplanen på backen då det krävs externt ström för att inte dra ur batterierna i flygplanet. DA-20 går heller inte att starta upp med extern ström, bara ladda upp batterier.

Våra DA-20 är numera mörkergodkända, men kan tyvärr inte bli IFR-godkända då de saknar blixtskydd i den elektroniska utrustningen.

Ett stort tack till Fredrik Agholme och Björn Westerfors som ställde upp som instruktörer denna kväll. "För klubben och av klubben" kommer att vara mottot för onsdagskvällarna. För att kunna genomföra liknande aktiviteter så krävs det att [några ställer upp](#) och delar med sig av sina kunskaper.

/Björn, redaktör

LuFF får vingar igen

Fredagen den 13e september var det dags för nyomstartade LuFF:s (Linköpings universitets flygförening) första medlemsaktivitet, en get-together på LFK för medlemmar och blivande medlemmar. Vi bjöd på hamburgare och erbjöd intresserade att följa med upp på en rundtur över city och universitetet.

Kvällen började för min del kl 15 när jag och Erik B satte oss på cyklarna och trampade iväg mot klubben för att förbereda för kvällen. Vädret var över förväntat vilket bådade väldigt gott för kvällen. Efter hackandes av grönsaker var det dags att kolla till trotjänarna KMH och KII, som var bokade för kvällen. När allt konstaterats vara som det skulle med planen var det bara vänta på gästerna.

15 minuter innan kl 18 hade redan 10-15 flygsugna studenter dykt upp så det blev till att sätta igång med flygningarna så snabbt som möjligt. Medans Jörg tog hand om hamburgarna och mingladet så tog Erik och jag tre studenter var och traskade ut på plattan. Efter att svarat på alla möjliga frågor om flyg från ett gäng nyfikna utbytesstudenter så lastade vi in oss i planet och en säkerhetsgenomgång senare startade jag motorn och följde Erik i KII mot F1. Väl i luften var det vindstilla och vi var ensamma i kontrollzonen vilket gjorde att vi kunde starta bana 11 och landa 29, smidigt värre. Efter 20 minuter i luften landade vi igen för att byta passagerare. Detta upprepades till det mörknade och vi hann totalt med åtta flygningar och 23 nöjda studenter. Efter att planen var inrangerade och en hel del pappersarbete senare så fick undertecknad äntligen avsluta kvällen med en efterlängtat hamburgare och en kall öl.



Uppskattningsvis kom det 25-30 studenter och en och annan nyfiken förälder under kvällen. LuFF fick en hel del nya medlemmar och tillställningen verkade uppskattad. Detta är något som definitivt kommer göras om. Jag vill även passa på att tacka Nicklas N för en bra insats som jour för kvällen. För fler bilder och mer info om LuFF är det bara surfa in på luff.se.

/Marcus Johansson
LuFF

Elektroniska flyghjälpmedel



Förra veckan höll LFK [Garmin 500 utbildning](#). Denna vecka var det dags för en genomgång av diverse elektroniska hjälpmedel för att underlätta flygning. Kvällen inleddes dock med grillning. Vädret hade inte sett så lovande ut, men det sprack upp lagom till att kolen lades på i grillen. Ett tiotal medlemmar hade dykt upp och satte tänderna i maten. Sedan när vi var som mest dästa av kött och bröd så var det dags för genomgångarna.

Först ut var Per Ekhall som höll en genomgång av [Skydemon](#).

Skydemon är ett verktyg för VFR färdplanering samt moving map för navigation. Det finns för PC, iPad, Android, Windows CE samt i Webbaserat format. Kostnaden är £179 första året samt £89 kommande år för bägge funktionerna. Då har man rätt att installera programvaran på flera plattformar.

Programmet hanterar NOTAM, METAR och TAF och ritar ut dessa data i kartan där de är aktuella.

Flygplansmodell får man bygga själv efter data från POH för att kunna beräkna CoG samt en driftfärdplan. Det finns färdiga modeller att ladda ner från nätet, men man måste noggrant kontrollera dessa modeller då dessa data skiljer på olika flygplansindivider.

Färdplansfunktionen skickar in beställning via UK. Därmed så går det inte att ändra på en bokning via [Aroweb](#). Man måste gå in på Skydemons hemsida för detta. Man får dessutom ingen bekräftelse på att färdplanen godkänts. Dessutom så missar Skydemon en del mailadresser. Bäst är därför att skicka in färdplanerna manuellt genom att klippa ur den färdiga planeringen och klistra in på t.ex. Aroweb.

I driftfärdplanen får man även med aktuella frekvenser. Här får man också se upp en smula. Alla frekvenser kommer inte med. Östgöta Control 135.85 och Sweden Control kommer t.ex. inte med.

Det gick rykten om att KSAB skulle komma med TMA-kartor för Skydemon. Det ryktet verkar tyvärr vara felaktigt. I stället är det Svenska Flygfält som kommer att visas på samma sätt som AIP Visual

KONTAKTEN

Approach Charts. Dessa är geotaggade och kommer därför upp som ett kartlager som man kan flyga över i Moving Map funktionen.

OBS: Det krävs fortfarande manuell rimlighetskontroll av navigeringar och driftfärdplaner. Eftersom Skydemon inte är fullt certifierat och de flygplansdata som används inte kommer direkt från flygplansleverantörerna så är det fortfarande POH som är facit.

Planerad utveckling av Skydemon är bl.a. stöd för [ADS-B](#). Pers presentation hittar ni [här](#).

Det andra föredraget för kvällen hölls av Nils-Erik Peterson. Han pratade i allmänhet om hur utvecklingen ser ut på elektroniska hjälpmedel samt specifikt om [Jeppesen](#) som tillsammans med iPad har blivit [godkänt av FAA som EFB - Electronic Flight Bag](#), d.v.s. ersätter de pappersmanualer man tidigare alltid haft med sig som pilot i civila flygbolag. EASA och Transportstyrelsen ligger inte helt förvånande en smula efter med att anpassa sina regelverk...

OBS: iPad är enbart certifierad UTAN 3G, d.v.s. utan inbyggd GPS. Man måste ha en extern GPS. Personligen utnyttjar jag en GPS-mottagare kallad [Bad Elf](#).

Jeppesens databaser har blivit en internationell standard. Till skillnad från många andra leverantörer så garanterar de innehållet i databaserna. Databaserna uppdateras var 28:e dag för att vara så aktuella som möjligt.

Bolaget [Aspen Avionics](#) har tagit fram en standard för trådad/trådlös ihopkoppling av flyginstrument. Med denna kan man nyttja en iPad för planering, sedan föra över det till flygplanet samt direktunder flygning ändra på data.

I dagsläget är Jeppesen inriktad mest på IFR-flygning, men [en VFR-applikation har precis släppts](#). Det ska bli intressant att se hur den fungerar jämfört med t.ex. Skydemon. Se mer [här](#) om denna produkt.

Jeppesen kostar för ett år ca 2500.- för Skandinavien. Nickes presentation hittar ni [här](#).

Tack till Per och Nicke för att ni ställde upp! Helt i stil med [klubbens nya inriktning](#), "för medlemmar och av medlemmar"!

/Björn, redaktör



Min sommar

Min sommar har varit fylld med massor av upplevelser av olika slag. Den jag tänkte berätta om nu handlar om min och mina vänners flygresor ner till Berlin i början på juli.

Idéen till detta kan man nog säga föddes efter en annan flygresor vi gjorde sommaren 2011. Planen då var att ta oss ner till Göteborg för att se Göteborg Aeroshow. Vädret medgav dock inte detta så istället fick det bli en weekend på Öland där en av oss har sommarställe. Efter en mycket lyckad resa så började givetvis diskussionerna om vart nästa resa skulle gå (som vi då tänkte genomföra sommaren efter). Vi var alla överens om att vi ville längre bort än Öland och gärna till ett annat land. Som många säkert känner igen så är det dock väldigt lätt att snacka men betydligt svårare att verkligen genomföra det man snackar om. Det blev helt enkelt ingen resa, eller ens tal om någon resa sommaren 2012.

Några månader in på 2013 så började vi dock löst prata om att kanske genomföra vår tidigare plan kommande sommar. Efter mycket trixande och noggranna jämförelser av våra kalendrar togs beslutet att den första juli avgå från Linköping med destination Berlin. Att vi valde just Berlin av alla ställen man kan flyga till berodde främst på att två av oss har en speciell "connection" med staden.



När vi nu äntligen hade bestämt oss började det roliga, planeringen! Kartor beställdes och rutter började skissas. Jag har tidigare aldrig flugit utanför Sverige så det blev även en hel del läsande på olika flygforum, AIP, hemsidor, gamla teoriböcker och så vidare för att försöka förstå hur flygning utanför Sverige fungerar.

Resultatet blev hur som helst ett första leg ner till Kristianstad (ESMK) med ruten ESSL - ABAMA - MOKNI - DETIK - ETPIG - ESMK. Samt leg nummer två ner till Strausberg (EDAY): ESMK - ALM - SALLO - TRT - FLD - RAKIT - TERDA - EDAY.

På hemvägen blev planerades det istället med två stopp, först i Peenemünde (EDCP) och sedan i Ronneby (ESDF) för att sedan flyga till Linköping. Rutterna, EDAY – RAKIT – PADKU – EDCPsamt EDCP – BAKLI - ELVIX - 5555N01419E – ESDF och till sist ESDF - TEMLI - 5723N01548E - 5739N01550E – ABAMA – ESSL.

På söndagen, dagen innan vi skulle flyga iväg gjordes de sista förberedelserna. Först ett samtal till meteorologen på Arlanda som konstaterade att det nog skulle gå att ta sig ner till Berlin på måndagen och hem på onsdagen, dock skulle vi se upp för eventuell åska utöver vattnet på hemvägen. Färdplanerna skickades även in via internet och här uppkom vårt första problem. Att skicka in färdplanen ESSL – ESMK gick fint men när jag skulle göra samma sak på ESMK – EDAY så sa systemet att jag inte var behörig att skicka färdplaner utanför Norden. Jag fick då nått minne av att jag faktiskt läst detta under min research tidigare men glömt bort att fixa det. Hursomhelst så efter ett samtal till någon skiftledare borta på FPC så var problemet löst och "VFR_ACK"-sms började ramla in på mobilen.

Lite senare ringde mobilen och grabbarna (som kommer från Stockholm) meddelar att de står utanför. Eftersom vi skulle sticka tidigt på måndagen så fick det bli en natt i min lägenhet.

KONTAKTEN

Efter en välbehövlig natts sömn ringer klockan tidigt och vi far upp och gör oss iordning för avfärd mot flygplatsen. En sista check av vädret, utskrivning av driftfärdplaner samt grundligt kolla igenom flygväskan så inget viktigt är glömt och vi är redo för avfärd.

Vi ankommer till ESSL cirka en timme innan vår EOBT som var satt till 0900 lokal tid. Alla vanliga förberedelser genomförs, lastning och kontroll av dokument dock något grundligare än vanligt. En sista-sista kontroll av väder och NOTAM och vi är redo att inta flygplanet.

Klockan är nu några minuter över nio och jag släpper parkeringsbromsen vid tankningen och börjar rulla mot motoruppkörningen. Inga konstigheter här och ett par minuter senare står vi uppställda bana 29. Efter "klart starta" från tornet drar jag på fullgas. En något surrealistisk känsla tror jag vi allihopa fick i detta ögonblicket, ungefär "this is really happening". Dock ingen möjlighet att fundera på annat här inte, fokus på det som ska göras. Upp i luften och en högersväng stigandes till 1500 fot och vi är snart på kurs mot Hovetorp. Tornet skickar oss vidare till Östgöta så fort vi nått 1500 och vi ropar upp och begär klarering. Vi får klart upp till 4500 fot men upptäcker snabbt att vi nog får hålla oss på runt 2500 för att gå under moln. Väl uppe på cruise så låter jag min co-pilot till lika autopilot John ta över spakarna och han för oss enligt färdplanen mot Kristianstad.

Vi lämnar snart Östgötas luft och blir skickade till Sweden som inte har någon trafik att rapportera. Ett tag senare skiftar vi till Växjö och får klart genom TMA:t på 3000 fot minus. Ungefär halvvägs genom Växjö TMA så ropar flygledaren upp oss och säger att de ringer från Kristianstad och säger att deras 100LL är slut om det nu var så att vi hade tänkt tanka hos dem. Mycket riktigt så var ju de precis det som var planen. Lite tagna på sängen sådär ber vi att få återkomma medan vi diskuterar hur vi ska lösa dehär. Första tanken var såklart att "varför i h*****e skriver de inte ut det i NOTAM för, är väl precis det man ska ha NOTAM till" (och att vi skulle ha glömt kolla NOTAM fanns inte på världskartan den här dagen). Dock ingen tid att tänka på det utan vi drog upp kartan och konstaterade att Malmö (ESMS) nog skulle vara bra att diverta till. Vi förklarar för flygledaren i Växjö vad vi tänkt göra och frågar även lite snällt om hon skulle kunna ringa och höra så Malmö verkligen har 100LL på lager. Några minuter senare återkommer hon och säger till vår lättnad att det finns 100LL på Malmö och att de nu vet att vi är påväg. Perfekt tänker vi och tackar så mycket för hjälpen.

Vi har nu precis lämnat Växjö TMA så vi ropar upp Kristianstad och meddelar att vi tänker följa vår färdplan mot dem men gå väster om fältet för att sedan vika av och gå rakt mot Malmö. När formalian är avklarad förklarar de att de är ledsna för att bränslet var slut och att de hade lagt upp ett NOTAM men att detta gjordes ungefär samtidigt som vi startade från Linköping. Jaha det förklarar saken tänkte vi men tackade så hemskt mycket för att de insåg vad som höll på att hända och ringde till Växjö som kontaktade oss.

Vi blir så snart vi har vikt av mot Malmö i höjd med ESMK skickade till "Malmö Control" som något förvirrande dock kallas "Sweden Control". För några som har sysslat en del med virtuell flygledning så var detta dock ingen direkt chock som tur är. Vi får från Malmö aka Sweden klart direkt mot final bana 17 och blir ganska tidigt skickade till tornet. Efter landning står det en "follow-me-bil" vid bankanten som vi följer till parkeringen. Vid parkeringen ser vi att det står en marshaller som börjar vifta med sina pinnar. Jaha, det var ju ett tag sen man läste vad alla dessa tecken betyder tänkte jag. Det hela var dock ganska "self-explanatory" och vi står snart parkerade där vi ska.

Vi ville snabbt komma iväg då det enligt prognoserna skulle bli sämre nere i Berlin efter klockan 15 lokal tid så efter inskickande en ny färdplan till Strausberg och en snabblunch i briefingrummet på Sturup så ringer vi security som kör ut oss till planet. I luften strax efter 13 lokal tid passerar vi punkten Slimminge och vi svänger höger bort mot VORen Alma. Malmö aka Sweden ger oss vår önskade höjd 2500 fot som vi insåg skulle bli max pga molnen. Vi passerar snabbt kusten påväg mot punkten

KONTAKTEN

SALLO som är gränsen mellan Sweden FIR och Bremen FIR. Strax innan skickar Sweden oss till Bremen Information. Innan vi ropar upp återkommer lite av känslan vi fick vid starten på ESSL fast mera "nu händer det, nu lämnar vi svensk luft". Från Bremen får vi en ny transponderkod och sedan händer i princip ingenting mer än nån liten trafikinformation innan vi börjar närma oss Berlin.

På våra Jeppesen VFR-inflygningskort så står det att man ska kontakta Strausberg Information senast fem minuter innan beräknad ankomst så vi meddelar Bremen att vi skiftar till Strausberg. Från Strausberg får vi vind, QNH och bana 23 så vi meddelar att vi går in direkt mot final bana 23. Efter landing och tankning parkerar vi och tar vårt pick och pack och går in i "terminalen". Killen som tog emot oss och hjälpte oss tanka säger att nästa pendeltåg mot city går om 20 minuter och han erbjuder oss skjuts till stationen i deras "shuttle-bus".

Efter två fantastiska dagar i Berlin befinner vi oss återigen på Strausberg förberedandes vår flight till Peenemünde. Vädret är väldigt bra på förmiddagen, dock kommer en varmfront in från väster under dagen. Vi betalar alla avgifter till flygplatsen, tackar så hemskt mycket för den förträffliga servicen och går sedan ut till flygplanet.

Vi är snart i luften och ropar upp Bremen som aktiverar vår färdplan mot EDCP. Molnbasen är högre nu än på vägen hit så vi stiger upp till 4500 fot som är vår maxhöjd då vi saknar mode-S transponder. En stark medvind ger oss en groundspeed på runt 125 knop så vi är snabbt framme vid den tyska kusten och EDCP.

Vid Peenemünde hade tyskarna under andra världskriget en forskningsanläggning och tillika kraftverk där de utvecklade raketerna V1 och V2. Denna anläggning var vid den tiden världsledande inom raketforskning och efter andra världskriget tog alla allierade länder emot de tyska forskarna med öppna armar. Man kan med stor säkerhet säga att utan dessa tyska ingenjörer hade USA aldrig kommit till månen i slutet på 60-talet. Hur som helst så är anläggningen i dagsläget ett museum som vi flygintresserade givetvis ville besöka. Från flygplatsen till museet var det lite mer än en kilometer så vi hyrde cyklar.



Efter en trevlig picknick på gräsmattan utanför så vandrade vi runt och kollade igenom det förvånansvärt stora museet. Vi hade även fått span på att det låg en gammal ubåt vid vattnet rätt nära museet så efter vår tur där så gick vi ditåt för att upptäcka att det var en gammal sovjetisk ubåt som man fick gå in i. Sagt och gjort så gick vi ombord och traggade oss igenom hela ubåten. För er som inte varit inne i en ubåt så kan jag meddela att det är fruktansvärt trångt och för mig helt ofattbart hur man kan jobba där under de förhållanden som råder.

Efter ubåten tog vi våra cyklar och cyklade ett var runt området eller vad man ska kalla det innan vi kom tillbaks till flygplatsen. Väl där betalade vi alla avgifter samt tankade och såg till att var iordning. Vi hade sedan ungefär 1,5h att döda innan vi kunde starta mot Ronneby då vi annars skulle komma fram när de hade stängt.

KONTAKTEN

Efter lite trevligt häng på gräset vid flygplatsen gick vi mot planet och gjorde oss redo. Lite senare var vi i luften och lämnade Peenemünde för Bremen som aktiverade vår färdplan. Vi steg till 4500 fot och satte kurs mot BAKLI. Resan härifrån var ganska straight-forward så tar inte upp den i detalj.

Efter landning i Linköping så kunde jag konstatera att jag vidgat mina flygvyer nått enormt, fått massor av nya erfarenheter samt ungefär 9h i loggboken men framförallt haft tre väldigt härliga dagar. Jag kan verkligen rekommendera alla som funderar på det att flyga utomlands, det är som sagt väldigt roligt och lärorikt samt i grunden inte direkt svårare än i Sverige om man är förberedd.

Tack för mig!
Erik Bodin

LÖRDAG
24
AUGUSTI

Vår Fly-In i backspegeln

Nu har lite mer än en vecka gått från vår Fly-In och jag har kunnat smälta mina intryck och funderat över vad som gick bra och vad som kan förbättras till nästa gång.

Strålande väder. 35 besökande flygplan. Spitfire, Saab B 17, Saab Safir, Bulldog och BA-11 som flyger uppvisning. Fallskärmsbhopning och Segelflyg på Saabfältet för första gången på många år. Vad mer kan man önska sig?

För mig så fanns det dock ett par extra stora höjdpunkter under helgen.

Det som jag först och främst kände under lördagen var att jag inte behövde göra särskilt mycket. Det mesta rullade på som planerat och alla medlemmar visste vad de skulle göra. Detta visar verkligen att klubbmedlemmarnas engagemang har ökat kraftigt det senaste året. Återigen ett stort tack!



Under invigningen av Linköpings Stadsfest så genomförde Linköpings Flygklubb och Malmens Veteranflygklubb en överflygning av centrala Linköping. Exakt 17.57 så passerade tre rotar med flygplan (2*DA-20, 2*PA-28 och 2*Saab Safir). Dessutom så bidrog Segelflygklubben med sin PA-18 som drog ett reklamsläp med texten "Stadsfest 23-25/8". Klubbens medlemmar visade prov på mycket fin formationsflygning, vilket kan ses på bilden nedan. Vår motorflygchef Nicke gjorde också ett strålande jobb med att dra reklamsläpet. Det var länge sedan sist, men takterna satt i.

Under lördagen arrangerade MVFK den årliga Safirträffen. Det resulterade i att 11 Safirer samlades på Saabfältet. Lite som att komma hem igen! På slutet av dagen så deltog 10 av dessa i en storformation som flög ett par varv över Linköping. 10 stycken 6-cylindriga

KONTAKTEN

motorer mullrar vackert. Dessutom en syn som inte är så vanlig numera.

Sist men inte minst en fantastiskt trevlig hangarfest. Det enda som i mina ögon saknades var ett liveband efter maten.



Fanns det då något som vi kan göra bättre? Självklart. Man kan inte lyckas med allt första gången.

Utlottningen av flygning kom lite i skymundan. Vi har fortfarande inte lyckats få tag i den som vann första priset! Till nästa gång så skall detta marknadsföras bättre på högtalarsystemet. Det bör också vara en utpekad person som håller i lottförsäljningen och dragningen.

Vår flyer som skulle delas ut vid ingången blev det tidvis lite sisådär med. Inledningsvis fick matpersonalen ta hand om detta, men de blev sedan fullt upptagna med matförsäljningen. Nästa gång ska vi ha några som står hela tiden och välkomnar besökarna.

Marknadsföringen av vår Fly-In var i mina ögon bra. Vi fanns med i Stadsfestens bilaga och vi fick reklam på den elektroniska skylten längs med E4:an. Mot de övriga klubbarna i Sverige verkar budskapet gått ut då det kom många flygande besökare trots att många andra klubbar hade liknande arrangemang för att fira KSAK Motorflygets dag. Men jag kände när jag kom tillbaka på mitt jobb på Saab att en hel del kollegor missat att det var flyguppvisning. Vi borde därför ha riktat budskapet bättre mot flygteknikbolagen i Linköping. Vi fick ett erbjudande från NuLink om radioreklam, men jag tackade nej då jag heller inte ville ha för många besökare. Vi hade trots allt planerat för max 2000 personer. Antalet toaletter, matservering och områdets storlek satte vissa gränser. Nu kom det bedömt ca 1000-1500 personer.

Ta en titt på Correns Festivalvideo från lördagens händelser. 2 minuter in så är ett reportage från vår Fly-In. Corren hade också ett längre reportage från vår Fly-In. Tyvärr så glömde de att nämna de övriga flygklubbarna som deltog i arrangemanget.

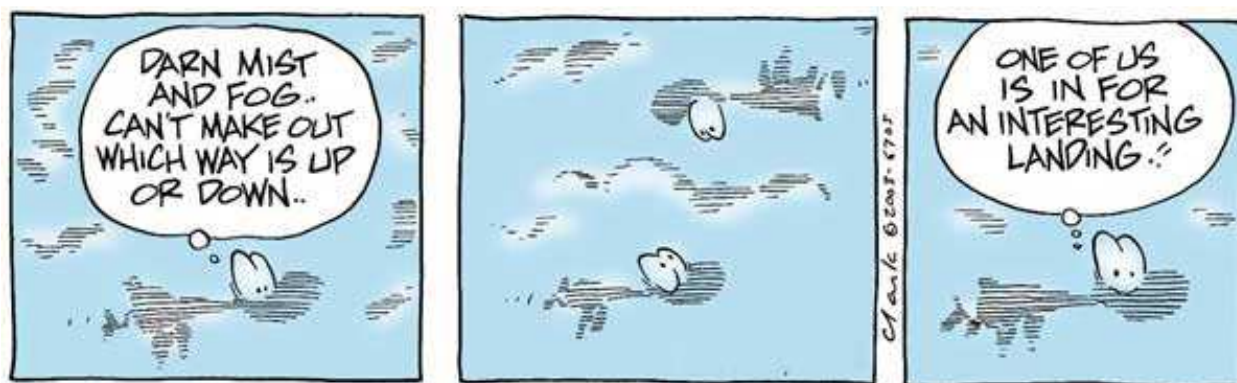
KONTAKTEN

Jag pratade med en del av utställarna under dagen och intresset finns att vi anordnar något liknande redan nästa år. Försvarsmakten har inget planerat 2014 och det Aerospace Forum som man hållit vart annat år är heller inte inplanerat under 2014. Därför så finns det en möjlighet för oss att arrangera ännu en flygdag. Jag tycker dessutom att samordningen med Linköpings Stadsfest fungerade mycket bra. Även om det kanske resulterar i konkurrens om besökarna så tror jag att helhetsupplevelsen för besökarna blir större. Jag kommer att diskutera om detta med Linköpings kommun i närtid för att se vad som är möjligt. Med ett års framförhållning så ska vi kunna locka hit fler typer av flygplan. Kanske även jetflyg under uppvisningen.

Så LFK80 Fly-In 2013 kan vi med stolthet lämna i backspegeln och i stället se fram mot Linköping Fly-In 2014.

P.S: Där så inte annat angetts är fotona tagna av undertecknad! I övrigt är bilderna tagna från olika Facebookgrupper med fotografen namngiven.

/Björn, redaktör



Classic Aircraft Meeting på Hedlanda

Här kommer en berättelse från en mini-flygsemester i somras. Några garantier för att det är 100 % korrekt återgivet finns inte.



Ända sedan jag tog mitt PPL har jag velat flyga till Hedlanda. Fjällen har alltid lockat och när några entusiaster annonserade med Classic Aircraft Meeting var måttet rågat. Jag måste dit! Förra sommaren gjorde jag ett halvhjärtat försök. Tänkte ta MVFK's Safir för att komma dit ståndsmässigt, även om jag är lite nervös för axiallager och annat i den motorn. Motorstopp är ju det sista man vill ha när man flyger över skog och fjäll. Men sommaren regnade bort så det blev inget.

I våras bokade jag istället upp MVFK's Bulldog, SE-MEK, som jag flugit in mig på under hösten och som känns lite pålitligare men ändå skulle kunna kallas klassisk. Meetinget skulle pågå en vecka, från onsdag 24 juli – onsdag 31 juli, men jag tänkte nöja mig med torsdag – lördag. Inledningen av sommaren visade att det visst kan vara fint väder även i Sverige och Stefan Olsson, en hängflygkompis från Borås, ville gärna följa med. Det kändes bra eftersom det både är roligare och billigare samt att det är gott att ha en flygare vid sin sida som kan minska arbetsbelastningen om det krisar.

Planeringen visade att Bulldogens tankar skulle möjliggöra direktflygning Linköping – Hedlanda och fortfarande ha 45 minuters reserv, men det var på marginalen. Vi planerade därför med en mellanlandning i Siljansnäs för tankning. Efter Siljansnäs tänkte vi fortsätta på samma kurs förbi Orsa Tallhed innan passage in i fjällområdet. Vid Övra Kölsjön skulle kursen ändras från 354° till 330° direkt mot Hedlanda. Detta medförde att vi hade flera sjöar att landa i och Svegs flygplats om något skulle gå på tok. Flygtiden skulle bli ca 2,5 h om man inte tog hänsyn till vind. Sen var de det här med fjällflygning och nödutrustning. Jag kollade i KSAB Svenska flygfält. Flygplanet ska ha fluorescerande färgmarkeringar på vingar och kropp, vilket SE-MEK har. Nödutrustning hade jag i stort sett vad som behövdes, utom nödraketer! Känns ju lite överkill med nödraketer mitt i sommaren när det är varmt och nästan är ljus dygnet runt, men ok då. Jag fick låna LFK's nödpacke vilket var bra. Flygning inom fjällområde kräver dessutom uppföljning, så det fick bli ATS färdplan. Jag valde att göra en för Linköping – Siljansnäs och en för Siljansnäs – Hedlanda.

KONTAKTEN

Som så ofta i Sverige, när det väl börja närma sig avfärd ändrade sig vädret till den lite ostadigare varianten. Meteorologerna började prata om talrikare eftermiddagsskurar och värmeåskväder.

Tidigt torsdag morgon såg vädret fortfarande flygbart ut, lite större risk för åska norrut men kom vi bara iväg i tid så borde det gå bra. Jag hämtade Bullen ute på Saab och mötte sedan Stefan på klubben där vi lastade kärran med tält, sovsäckar, liggunderlag, myggmedel m.m, förberedda på några dagar i det fria.

Kl. 11:15 lyfter vi från Saab och sätter kurs norrut. Eftersom det är semester är tornet stängt, så när vi passerar ut ur kontrollzonen ropar jag upp Östgöta och aktiverar färdplanen mot Siljansnäs samt ber att få stiga till 4000 ft. Det är disigt, 8 km sikt kan ibland upplevas riktigt dåligt, så jag är glad åt att jag fuskat lite och tagit med min handhållna GPS, en gammal hederlig Garmin GPSMap76S. Bullen har ju inget sådant hjälpmedel. Annars är det SKC och totalt dött i luften, inte en rörelse, nästan lite otäckt. Sikten förbättras ju längre norrut vi kommer och när vi närmar oss Dalarna börja de första cumulusarna poppa upp. Siljansnäs når vi utan problem, men vi kan se att norrut har CB:na börjat växa till sig.

Vi landar 12:43 på den 800 m långa banan. En bit innan bankant finns där en liten trädridå som man måste passera över och när jag efter den drar av gasen bromsas Bullen upp kraftigt tack vare de effektiva klaffarna. Sjunker igenom något, men sättningen blir inte alltför hård. Vi får hjälp med tankning och jag ringer fjällvädermeteorologen för att kolla hur det ser ut med vädret på sträckan till Hedlanda. Tyvärr får jag inte mycket mer info än vad jag redan kan se på radarbilden, där det runt Hede har börjat bildas spridda skurar. Är lite skeptisk så jag ringer även kontaktpersonen på Hedlanda för att kolla hur det ser ut där. Han berättar att det finns en del skurar över fjället men att flygplatsen klarat sig än så länge och att molnbasen fortfarande är hög. Så vi beslutar oss att prova. Österut ser vädret fint ut och vi kan ju alltid vända samt att vi har Sveg som reserv. Nu känns det bra att vara två! Vi startar 13:51, stiger till 5000 ft och aktiverar färdplanen mot Hedlanda. Jag hade tagit med mig min GoPro kamera för att filma landningen i Hedlanda men i brådskan att komma iväg innan skurarna tilltar för mycket fick jag inte fast den som tänkt i cockpit, så någon filmning blir det inte.

Snart ser vi Orsa Tallhed och det är fortfarande inga problem med regn, passerar in i fjällområdet och når Övra Kölsjön där vi lägger om kursen mot Hedlanda. Det ser rätt mörkt ut mot Hedlanda och ett litet CB verkar ha parkerat ungefär där Hedlanda bör ligga. Men vi fortsätter, passerar en mindre skur och får lite stänk på oss. Kollar bakåt emellanåt, men där är det riktigt finväder. Från Sveg följer vi sjösystemet mot Hedlanda, vilket gör det hela lättnavigerat och snart skimtar vi flygfältet bakom en mindre fjälltopp. Det syns nu tydligt att CB:et sträcker sig ut över flygplatsen och att det regnar alldeles i närheten. Men vi når flygplatsen utan att bli duschade och landar ner kl. 14:51 på en regnvåt bana, och jag kan dra en lättnadens suck.

KONTAKTEN



När vi taxat fram till uppställningsplatsen framför serveringen på Hede International Airport möter Ragnar "Ragge" Dillner oss och frågar var vi tänkt bo.

- Jaa, vi hade ju tänkt tälta...
- Det är ledigt på "Hotellet", säger Ragge och pekar på en liten bod.
- Ok, vad kostar det?
- 100 kr natten

"Hotellet" visar sig vara en inredd "vedbod" med 2 separata rum med en säng i varje. Rent och väldigt komfortabelt så vem kan motstå nåt sånt, speciellt när det är skurväder. Vi anlände alltså precis lagom. För de som kom senare fick vackert slå upp sina tält eller åka in till Vemdalen eller Hede och fixa annat boende.

Vi har knappt hunnit installera oss när vi hör det omisskännliga ljudet av en 2-motorig kolvmotorkärra som närmar sig. Vi går ut till banan och får syn på en flygplanssilhuett som jag inte känner igen när det svänger upp på final. När kärran taxar in till plattan framför oss får vi syn på registreringen XB-ANQ.

- Var i all världen kommer den ifrån!?

Efter att motorerna kuperats kliver en äldre herre ensam ut ur planet. Det visar sig vara en Aerostar 601P årsmodell 1978 och XB står för Mexico! Piloten och enda ägaren, Thomas Hesselman har bott i Mexico i 50 år och använt kärran för sina affärsresor. Med en inmonterad extratank har det möjliggjort flera transatlantiska flygningar både via Azorerna och Island samt nonstopp flygning från Mexico till Canada. Thomas är nu i Sverige bl.a. för att försöka sälja kärran, eller sin "mistress and companion" som han uttrycker det. Han tillägger sedan med ett leende.

- Det finns två sorters piloter, de som landat med ställen inne och de som kommer att göra det. Och jag vill inte tillhöra någon av de kategorierna!

När vi efter middag sitter och njuter av varsin Hedlanda pilot beer på uteserveringen undrar jag om det inte är rätt spännande att korsa Atlanten ensam i en kolvmotorkärra, får jag till svar.

- Nä, det är inte så märkvärdigt. Jag har flugit över med enmotoriga flygplan också. Och utan motorer...
- Utan motorer, vadå utan motorer, segelflyg!?

Thomas berättar då att han vid ett tillfälle fick motorstopp på båda motorerna över Atlanten på 26 000 ft på väg mot Reykjavik. Han lyckades glidflyga till en flygplats på Island med 6 000 ft tillgodo och landa där "dead stick"! Något med bränsletillförseln hade fallerat.

Lite senare landar en MFI-9:a. Inget märkvärdigt med det, men kanske är det någon "gammal" LFK:are som känner till registreringen SE-XIS?

KONTAKTEN

Även andra flygplan stannar till, bl.a. två Lancair, en norsk- och en svenskregistrerad. Det blir en riktigt fin kväll på Hedlanda, skurarna har dragit bort och det är alldeles tyst och stilla. Skönt att ha en riktig säng och slippa tältet...

Under frukosten nästa morgon kommer vår nyfunna vän med ett överraskande förslag.

- Grabbar, ska vi inte ta en tur över fjället? Vi kan ta min kärra.

Stefan, är snabbt med på noterna och jag hänger förstås på. Även om jag har lite i bakhuvudet att då måste jag ju bjuda igen... En tredje gubbe hänger också med och vi får slåss om framsätet. Det blir inte jag som vinner, eller rättare sagt, jag ger walkover med en gång och sätter mig längst bak. Vilket jag ångrar så här i efterhand, det hade varit riktigt kul att få spaka en "tvåsaftare". Men det blir ändå en trevlig tur på låg höjd över fjällvärlden och snabbt går det, åtminstone när man är van vid 100 kts!

När vi landat frågar jag Thomas om han vill spaka lite Bulldog. Och det vill han gärna!

- Skit också! Tänker jag tyst för mig själv.

Jag har en tendens att klanta till det när jag känner mig granskad, och denna gång blir inget undantag...

Innan start bestämmer jag att vi följer dalgången söderut en bit och sen flyger tillbaka igen eftersom jag inte känner mig så hemma i området, vilket Thomas tycker låter utmärkt. När vi startar bana 24 slutar interkommen att fungera och jag strular lite med den under stigning. När vi planat ut på 3000 ft pekar Thomas på hastighetsmätaren.

- 100 kts?
- Ja, hmm lite fortare brukar det ju gå... Visst katten, klaffen!

In med den så går det lite bättre. Meddelar sedan i etern.

- Hedlanda radio, SE-MEK har startat och följer dalgången söderut på 3000 ft.

Efter en stund påpekar min passagerare.

- Vi flyger norrut...
- Vad... ja just det, nu ja. Vi vänder!

Bra start, jag känner riktigt hur självförtroendet flödar. Överlåter sedan kontrollerna till min kollega så att han får känna på kärran. Men han blir ganska snabbt nöjd och jag får ta över igen. Efter en stund går vi tillbaka mot fältet för att landa och min annars snacksamma passagerare blir ovanligt tyst en stund. Sedan kommer det.

- Vill du be dem skicka en hjärtläkare till flygplatsen?
- Vad! Menar du allvar!?

Tystnad...

- Nä, ja skojar bara!

Det var som katten, en riktig skämtare alltså. Men det var faktiskt ganska kul, jag förstår piken. På final så tillägger han.

- Glöm inte landningsställen!
- Nä du, på den här kärran är de alltid ute. Det vet jag!

Nästa dag, lördag, ska det bli flyguppvisning så det börjar droppa in fler och fler besökande plan under eftermiddagen och kvällen. Både vanliga och lite ovanligare typer, bl.a. Klemm 35, Super Falco F8L från Schweiz, Long-EZ, Sokol M1d från 1949, RV3, Bellanca Decathlon, Saab Safir m.fl. Vi får också sällskap från LFK då Peter Curwen dyker upp med SE-MEV. Och kvällen blir precis lika fin och stilla som föregående, fast med lite fler mygg.

KONTAKTEN

Efter att ha kollat vädret lördag morgon, som ser ut att bli lite sämre under eftermiddagen på sträckan söderut, beslutar jag och Stefan oss för att styra kosan hemåt redan på förmiddagen. Tyvärr missar vi då flyguppvisningen men vi har ändå haft två riktigt fina dagar på Hedlanda med en hel del flygplan och i gott sällskap av likasinnade.

Den här gången får jag fast GoPro kameran på lampan i taket som tänkt, vilket blir alldeles utmärkt. Starten filmas, men för att slippa klippa bort en massa onödig film stänger vi kameran efter en stund och Stefan får i uppgift att påminna mig att slå igång den inför landning. Vi tar samma rutt hem med mellanlandning och tankning i Siljansnäs.

Siljansnäs ligger oerhört vackert vid Siljan i ett annars ganska kuperat landskap. Den här gången smyger jag ned kärran på banan, så gott som en tiopoängare och när vi rullar ut farten säger Stefan.

- Vi glömde slå på kameran!

Det är inte första gången mina passagerare misslyckas med att påminna mig att slå igång kameran, vilket medfört att jag har en massa film med starter men nästan inga landningar. Så ett hett tips, det är nästan omöjligt att komma ihåg kameran, låt den gå om du inte ska allt för långt eller fäst fjärrkontrollen på ratten/spaken eller något där den syns.

Resten av flygningen hem gick utan intermezzon och snart står vi på fast mark på Saabfältet igen.

/Thomas Hylander

Nytt ansikte utåt

Vissa kvällar känns bättre än andra. Idag var just en sådan. En mängd medlemmar hade hört styrelsens kallelse att dyka upp på styrelsegrillning samt ta på sig oömma kläder och ta med sig en färgskrapa. Nu skulle klubbhuset få sig en efterlängtd uppräschning av fasaden.

Det kanske känns fel att göra detta just nu när det är mycket som hänger i luften avseende framtida klubbhus. Men, till vår Fly-In så är det viktigt att allt ser bra ut så att besökarna tycker att det är trevligt att komma hit. Dessutom så ökar trivseln bland medlemmarna och ett välskött klubbhus är trots allt ett yttre tecken på en välskött klubb.



ONSDAG

3

JULI

KONTAKTEN

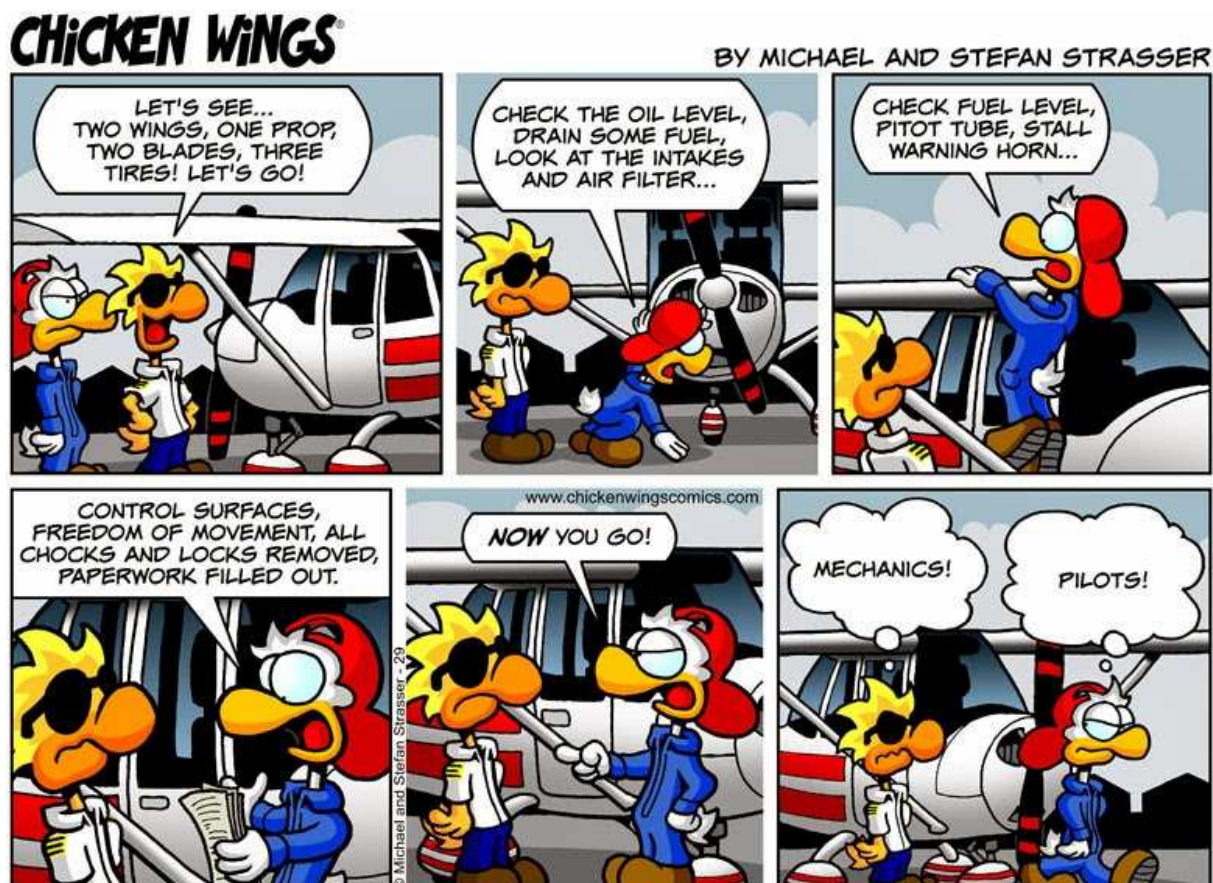
Vi beslöt oss för att börja med fasaden mot vägen, då den var i sämst skick. Först så gällde det att skrapa bort så mycket som möjligt av den färg som flagnat och satt lös. Många skrapor, många medlemmar och många stegar var modellen. En yrkesmålare hade kanske fasat, men vi ersatte skicklighet och yrkeskunskap med mod, vilja och svett.

Arbetet löpte på snabbt och när det blev dags för nygrillade hamburgare så var alla väl förtjänta av en matbit. Gert bjöd dessutom på hemmagjord kalvdans som efterrätt. Efter maten så fortsatte vi fram till 22.00 innan färgen var slut och vi avbröt dagens arbete.

Stor tack till alla som ställde upp och målade vägar, rensade rabatter och lagade mat! Det känns skönt att se att medlemsintresset för att ställa upp på frivilliga aktiviteter ökar hela tiden. Klubbbandan blir bara bättre och bättre.

Ni som missade detta tillfälle får nya chanser. Om två veckor, d.v.s. den 17/7 så kommer vi att måla fasaden mot flygfältet, alla lister, klubbnamnet samt sockeln på huset. Vi samlas även då runt 18.00. Det vore kul med lite nya ansikten!

/Björn, redaktör



SE-KEG:s tillkomst, några minnen med mottot: "Om jag inte minns fel

Jag blev ombedd att skriva några rader om SE-KEG:s tillkomst och födelse och jag kan beskriva tilldragelsen som lång men knappast smärtsam.

Någon gång runt 1979-80 så köpte LFK in en kropp till en Super Cub samt ett antal vingar, jag tror att det var tre stycken, från Figge Bergmans dödsbo. Figge Bergman var en västsvensk profil i flygsverige som hade nära vänskapsband med Kalle "Flaps" Gustafson. Figge Bergman handlade med begagnade flygplan och flygplandelar och hade kvaddade Cubar som något av en specialitet.



L-18C s/n 18-999 U.S. Army serial 51-15302 at Lock Haven. (Piper Aviation Museum)

Vid den här tiden så såg situationen för allmänflyget helt annorlunda ut i relation till hur det ser ut i dag. Det flögs som aldrig förr och LFK:s Super Cub SE-CSE användes så mycket i kommersiell verksamhet så att det var svårt för klubbens medlemmar att få chans att flyga den. Föreningen Östgötaflyg u.p.a. bedrev kraftledningsinspektion, skogsinventering, älginventering och Gud vet allt som man kunde hitta på att spana på från luften så SE-CSE fanns i regel bara tillgänglig i oktober och november och då var ju vädret som sämst.

Eftersom Kalle Gustafson som var klubbens heltidsanställd mekaniker var otroligt duktig på att renovera Cub så skulle han bygga upp en ny Super Cub av de delar som köptes in från Figge Bergmans dödsbo. Arbetet skulle ske på lediga stunder och tanken var att medlemmarna i LFK relativt snabbt skulle få en ny och fin Super Cub att flyga. Super Cub var då billigare att flyga än en Cessna 150 och dessutom mycket roligare så trycket var stort. Hur man i dagens läge kan debitera ett högre timpris på en Super Cub jämfört med en PA-28 övergår mitt förstånd men det är en annan sak.

Som med allting annat här i världen så blir det sällan som man planerat. Eftersom det flögs som aldrig förr så hade Kalle Gustafsson inte så mycket tid över så de timmar han kunde lägga ned på "Figge-Cuben" som SE-KEG kallades var få. Visserligen så var vi ett gäng människor som gjorde vad vi kunde för att avlasta Kalle men det räckte inte långt. Vi var några stycken som gjorde 50- och 100-timmars tillsyner på i mån av tid medan Kalle skötte pappersjobbet så förhoppningsvis blev det några timmar över för Kalle på det sättet.

KONTAKTEN

Sakta men säkert så växte dock "Figge-Cuben" fram men det var mycket som skulle göras. Tre trasiga vingar skulle bli till en hel och kroppen behövde riktas och bli fri från korrosion plus att inredningsdetaljer, motor och allt annat småplock skulle skakas fram. En funktionsduglig vinge fanns sedan tidigare i Kalles samlingar och den kunde användas som den var.

Det var ett antal beslut som skulle fattas under resans gång, bland annat vilken typ av duk som skulle användas. Flygplan duk av polyester, Ceconite, hade gjort sitt intåg på marknaden och många förespråkade det till "Figge-Cuben". Kalle vägrade att täcka in ett flygplan i plast och med hjälp av strykjärn så det blev inget med det. "Blir det inte egyptisk bomullsduk så gör jag inte jobbet överhuvudtaget" sade Kalle och så var saken avgjord. En annan diskussion var hur instrumentpanelen skulle se ut. Skulle man ha en girindikator eller ett horisontgyro? Bägge instrumenten fick inte plats men så småningom så blev det ett horisontgyro eftersom det var enklare att flyga på det än jämfört med "kula och spade".

Att duka ett flygplan är svårt att göra på lediga stunder eftersom man ofta behöver en hantlangare så vissa arbetsmoment fick planeras så att det fanns folk till hands. Att sy en vinge kräver ju att det finns någon som fångar upp och vänder nålen på andra sidan vingen t.ex. och det var några få personer som Kalle godkände för denna syssla. Ibland kom värsta sortens "SAAB-ingenjörer" ut i hangaren för att hjälpa till. Dessa figurer hade fem tummar centralt placerade i handflatan och gick mest och letade efter arbetsordrar och produktionsunderlag så de åkte i regel ut lika fort som de kom in i verkstaden även om deras vilja var god.

Det dyker upp många roliga minnen när man sätter sig ner och börjar skriva. Jag minns ett tillfälle när Kalle påkallat min och Per Wernholms hjälp och vi kom på utsatt tid. Dörren till verkstaden stod öppen och ut ur dörren spreds ett silverfärgat moln. Vi förstod att Kalle höll på att lacka en vinge med silverdope och vi hörde hur han sjöng för full hals medan han jobbade. När man försökte titta in i i verkstaden så såg man inte ett smack eftersom luften var fylld med silverfärgade färgpartiklar och lösningsmedel. Ur dimman så hörde man Kalles röst: "Kom in och hjälp till och sjung för helvete det här är inget lätt jobb". Ventilation vid lackering var inget som Kalle ens hört talas om så berusningsgraden på grund av lösningsmedel var ganska stor! Så gick det till när Figge-Cuben byggdes.

1985 så flyttade jag från Linköping och mina egna må insatser blev färre och jag fick iakttä projektet litet på distans. Kalle blev sjukskriven under lång tid och det försenade projektet en hel del. 1986 så interimregistrerades Figge-Cuben som SE-IGX men med hjälp av entusiaster på Luftfartsverket så kom den att ändras till "Karl-Erik Gustafson", SE-KEG. Det var ju så att Kalle skulle gå i pension i mars 1987 så "Figge-Cuben" kom att bli den sista Cub han byggde. Kalle hade betytt mycket för småflyget i Sverige så på något sätt ville man att hans namn skulle leva kvar och vad kunde bli bättre än en personlig registrering.

Först i september 1988 så var SE-KEG färdig. Kalle fick jobba ett och ett halvt år in på sin pensionering för att avsluta det hela men det hade ha inget emot. SE-KEG blev fantastisk. Själv flög jag den första gången i december 1988 och det var helt underbart riggad. Jag minns att på 2400 rpm så kunde man flyga den helt hands off. Den gick spikrakt genom lufthavet och det säger mycket om Kalles förmåga att mäta upp och rigga en maskin.

Till er som skall renovera SE-KEG så vill jag komma med några varningens ord: Använd er av de gamla enkla och beprövade mätmetoder som rekommenderas av Piper och ha var noggrann, det blir bäst så. Det finns modernare prylar att mäta med men resultatet blir inte detsamma. Jag blev själv involverad i uppmätningen av en annan Cub där diskussionerna gick höga om hur man skulle mäta

KONTAKTEN

och med vilken utrustning. Till sist så använde vi de gamla metoderna och resultatet blev perfekt. Vidare så bör även kroppen dukas av och renoveras, det är det lilla jobbet när man ändå är i gång. En maskin som använts för reklamläp och segelflygbogsering tar stryk, det går inte att komma ifrån.

Avslutningsvis så dyker frågan upp om serienumret på SE-KEG upp som jag vet diskuterats om det är korrekt eller inte men nu har den i alla fall nummer 18-1415 och det bör vara korrekt även om den är uppblandad med diverse delar från andra håll.

Fredric Lagerquist gav mig följande uppgifter om SE-KEG:s historia för den som vill nosa litet på historiken. Det är litet kul att notera att maskinen från början var en militär L-18C försedd med en Continentalmotor på 90 hästkrafter, saknade vingklaffar och var försedd med fönster av "växthusmodell". Den blev inte en PA-18-150 förrän den återuppstod som SE-KEG.

SE-KEG Piper PA-18 Super Cub 150 c/n 18-1415 tillverkad år 1952

Fd 51-15415 (USAF L-18C), 1415 (ALAT), D-ELWK (PA-18-90), (SE-IXG) e/ anv.

Interimreg 86-11-25 Linköpings Flygklubb, Linköping (uppbyggt under flera år av K E Gustafsson, LFK-mekaniker, fixad reg!)

Reg 88-09-12 Linköpings Flygklubb, Linköping

Hav 89-09-24 Stockebäck, Tryserum,"nödlandning" vid målgång varvid fpl slog runt på rygg, reparerat

Hav 91-05-12 Hultsfreds flygfält, groundloop och av banan, h vinge skadad, reparerat

Hav 91-09-29 Linköping/SAAB, hård landning, landningställ skadat vid landningstävling, reparerat

Ovan finns en bild som visar en fabriksny L-18C, kanske såg SE-KEG ut exakt så en gång i tiden?

/Håkan Olsson, gästskribent



Karl-Erik Gustafson, mannen bakom SE-KEG



SE-KEG och Karl-Erik Gustafson, det går inte att tänka på någon av dem utan att tänka på den andre.

Jag hade förmånen att lära känna Kalle "Flaps" Gustafson under mitten av sjuttiotalet då jag som en i raden av många unga grabbar blev insläppt i Kalles hangar. På den tiden flockades ju fortfarande smågrabbar runt flyget och vissa av oss fick åtnjuta Kalles "beskydd" plus att vi fick lära oss att veta hut.

Som gröngöling så fick man börja med att tvätta flygplan undertill. Det var bara att krypa runt under buken med bensinindränkta trasor och sanera olja och skit så gott man kunde. Efter något halvår så fick man titta på oljestickor och fylla på olja och på den vägen var det. Kalle testade av om man stod ut med diverse skitjobb. Klarade man testerna så fick man verkligen lära sig nyttiga saker så snart han förstått att ens intresse var genuint. De saker jag fått lära mig av Kalle har jag haft en otrolig nytta av genom åren. Vi är ett antal grabbar som med stolthet klarat av FSKF och överlevt. (FSKF = Fått Skäll av Kalle Flaps)

Det finns så mycket roliga episoder som man kan skriva om när det gäller Kalle och jag skall försöka återge en del av dem men först några rader om Kalle som person. Kalle föddes i Norrköping 1922 och började sin karriär inom flyget som modellbyggare och segelflygare. Före andra världskriget så arbetade han på Kungsängen för Nordisk Aerotjänst och AB Flygplan. 1942 så åkte han in i lumpen och hamnade på F 11 i Nyköping där han bland annat skruvade på S 16 Caproni och mycket annat i flygväg. Efter kriget, 1945, så tog han civilt mekanikercertifikat och 1954 så kom han till Linköpings Flygklubb där han blev kvar till sin pensionering 1987.

Att renovera och underhålla Piper Cub var något som Kalle kunde göra i sömnen. Flygplan täckta av duk var riktiga flygplan för honom och plåtklädda flygplan var helt klart en sämre sort. Lågvingade flygplan i plåt var en ren styggelse eftersom Kalle då tvingades krypa på golvet för att skruva luckor under vingen vid tillsynerna. Det var Kalle som indirekt såg till att det mest flögs Cessna i Linköpings Flygklubb eftersom han vägrade att befatta sig med en PA-28. Klubben köpte in en PA-28-161 1979 och Kalle infriade sitt löfte, han tog inte i den med tång ens. Klubben fick hyra in externa tekniker för att klara underhållet. Maskinen, SE-ICT, blev inte långvarig i klubben.

Kalle var känd för sitt temperament och det gällde att läsa av honom när han kom till jobbet på morgonen. Om han kom runt hörnet på klubbhuset glatt vislande så var allting på topp den dagen.

KONTAKTEN

Om Kalle inte visslade så var det litet si och så med humöret. Värst var det de dagar då han hade solglasögonen på och visslandet uteblev, då gällde det att hålla sig undan. Under den stundtals kärva ytan klappad det dock ett hjärta av guld bara man uppförde sig hyggligt mot Kalle. Vissa klubbmedlemmar försökte stundtals att behandla Kalle som en form av tjänstehjon eftersom de ansåg sig vara förmer än en skiten flygmekaniker. Dessa figurer hamnade ofelbart i Kalles svarta bok och hans hämnd var gruvlig. Det hände små incidenter som oförklarliga punkteringar och dylikt när denna kategori medlemmar skulle ut och flyga. De fick då gå in till Kalle och be om hjälp vilket endast resulterade i att Kalle gick ut och hängde upp en skylt som det stod "Ej flygklar" på och beklagade att han inte hade tid att hjälpa till. När medlemmen smugit iväg utan att få flyga så kunde Kalle snabbt och elegant fixa felet för man kunde ju inte ha flygodugliga maskiner på plattan sade han med en blinkning. Hur dessa små nesliga fel uppstod förtäljer inte historien.....

Var man kompis med Kalle så fick man all möjlig hjälp när man skulle ut och flyga. Då stod maskinen i regel nyputsad och nytankad och daglig tillsyn var utförd. Åkte man utomlands så skulle man alltid ta med sig "mek-öl" till Kalle, det var ett absolut krav från hans sida annars så hamnade man i svarta boken. Det räckte med ett par pilsner så var Kalle nöjd och glad men om han fick ett sexpack elefantöl så hade man en vän för livet. Å andra sidan så var maskinen alltid i perfekt skick före en längre tur så ölen var en billig försäkring mot tekniska problem.

Kalles temperament har jag ju nämnt och jag blev vittne till hur en PA-31 från ett taxiflygbolag taxade fel och hamnade på flygklubbens platta i stället för på SAAB:s platta. Den guldgalonerade flygaren vände runt på plattan och blåste rakt in i hangaren med båda propellrarna där vi stod och jobbade. Jag hörde bara hur det skramlade till i golvet när Kalle släppte ett par fasta nycklar i betonggolvet och for iväg efter kärran som skjuten ur en kanon. (Kalle vårdade sina verktyg ömt så detta var helt unikt) Han for in i kabinen innan passagerarna ens hade hunnit ut och formligen släpade ut den olycklige flygaren. "Guldgalonerna du har på dig fungerar tydligen som slangklammor på dina blodådror för något blod i hjärnan har du ta mig fan inte" skrek Kalle och släpade iväg killen in i hangaren där han fick en kvast i handen och sedan fick han sopa hangar i flera timmar. Jag tror aldrig mer att han gjorde misstaget med att blåsa in i en hangar.

En litet lustig episod utspelade sig 1985. Det ordnades en stor flygdag på F 1 i Västerås och det skulle flygas med Spitfire, Mustang och Mosquito vilket var otroligt unikt på den tiden. Dagen före uppvisningen så var vädret marginellt så de tre maskinerna hamnade på litet olik platser i Sverige i väntan på bättre väder men all tog sig fram till Västerås till uppvisningarna i alla fall. Veckan efter denna flygdag var Kalle otroligt dämpad och gick in i sig själv på något sätt. Jag frågade hur han mådde och då ledde han in mig på sitt kontor och lättade sitt hjärta eftersom han trodde sig haft en religiös upplevelse. Kalle hade gått och påtat i myllan på sitt sommarställe på Vikbolandet då han fick höra ett välbekant ljud från skyn, ljudet av en Merlinmotor. Han tittade då upp och fick se en Mustang på snuslågsta som for rakt över honom. Eftersom Kalle visste att de sista Mustangerna lämnade Sverige i mitten av femtiotalet så tolkade han denna uppenbarelse som att Gud fader kallade hem lille Kalle. Eftersom han inte kände sig konstig på något sätt så tänkte Kalle att han nog skulle hinna med en sista grogg innan han dog. Han rusade in i stugan och hällde upp en grogg och sjönk ned i fåtöljen och väntade men ingenting hände. Det blev ett antal groggar till spriten var slut men inte tusan dog Kalle. Denna uppenbarelse var så mystisk för honom att han inte kunnat sova på flera dygn. Jag gapskrattade och berättade att det varit en riktig Mustang på väg till Västerås och att Gud inte hade något med saken att göra. Kalle hade inte haft en aning om flyguppvisningen och blev först tvärarg men sedan otroligt lättad eftersom han trodde att han skulle falla död ner närsomhelst. Efter en halvtimme så var han sitt vanliga glada jag. Så dumt det kan bli!

KONTAKTEN

Ordet arbetsmiljö var nog helt okänt för Kalle. Så här i efterhand så kan man nog påstå att Kalles kropp tog en hel del stryk av att alltid arbeta i kalla hangarer och under förhållanden som skulle vara otänkbara i dag.

Hur Kalle hann med allting och ändå han med att vara social är ett mysterium. Linköpings FK hade åtta maskiner och ett årligt flygtidsuttag på över 5000 timmar under många år så nog fanns det att göra för en mekaniker. Dessutom så skulle han bygga upp SE-KEG på lediga stunder och de stunderna fanns sällan så projektet tog tid.

Ett par gånger per år så ordnade Kalle grötfester som man blev inbjuden om man hade tur Även jag kom så småningom med i detta gäng som man nog fick säga var gräddan av flygsverige. På vilket sätt jag kvalificerade mig är ytterligare ett mysterium i historien om Kalle.

År 2001 i mars så gick Kalle ur tiden och det uppstod ett svart hål i flygsverige. För de som har gåvan så kan man kanske fortfarande anropa SM5GAA som var hans stationsignal som radioamatör.

/Håkan Olsson, gästskribent

MÅNDAG

15

JULI

Medaljregn över LFK



I förra veckans SM i precisionsflygning samt Civil Flygfemkamp så blev resultatet för LFK:s del alldeles utmärkt.

I den Civila Flygfemkampen så segrade Torbjörn Ohlén och Lars Östling tog silver. Stort grattis. Det var första gången på länge som denna typ av tävling hölls, men förhoppningsvis så är den här för att stanna igen. Där ingår förutom flygnavigering och precisionslandning även simning, 3 km punktorientering och avslutande 3 km terränglöpning med jaktstart.

I precisionsflygningen så hamnade Olle på åttonde plats och Lars kom nia. Segrade gjorde Lars-Inge Karlsson GBFK. I lagtävlan kom LFK fyra. Segrade gjorde GBFK lag 1. Nämnas bör att LFK tävlar med klubbens PA-28:or som är lågvingade och erkänt svårare i precisionsflygning. De flesta brukar använda högvingade flygplan som t.ex. Cessna-172. Det gör det lättare att bedöma exakt när man är över en punkt i terrängen samt att se märket vid landning. Så i klassen "lågvingade flygplan" så fick LFK ett utmärkt resultat! :-)

KONTAKTEN

Jag har bätt Olle om att skriva ihop ett mer fylligt reportage om hur det gick till på tävlingen. Håll ögonen öppna efter det!

P.S: Det heter Civil Flygfemkamp eftersom militärerna var först. Det är dessutom en svensk paradgren. Flygvapnet har vunnit massor av VM-guld genom åren.

/Björn, redaktör

Det är gästerna som gör festen!

LÖRDAG

16

NOVEMBER



LFK 80-års fest genomfördes med gott resultat i lördags. Platsen var Flygets Hus i Malmslätt. En klassisk miljö för en fest med flyganknytning. Temat var det glada 30-talet. Många av besökarna hade tagit till vara på den tanken och kom till festen i passande klädsel.

KONTAKTEN



Charmanta damer...



...och välgalonerade gentlemän!

Maten som serverades kom från restaurang Albatross. Stort tack till Helmut och Co som även ställde upp med mat på vår 80-års Fly-In. Nicke hade dessutom fixat en specialdesignat tårta dekorerad med klubbmärket från 1933 och klubbens första flygplan, SE-ADZ den s.k. "Spetsbergs Mothen".

KONTAKTEN

Roligast av allt var dock att två av klubbens tre hedersmedlemmar kunde närvara, Hans Mennborg, som dessutom också fyllde "80" i år (enligt hans tal så tillverkades han under 1933 för att födas tidigt 1934), samt den ständigt närvarande Sture Bjelkåker, nestor i klubben.



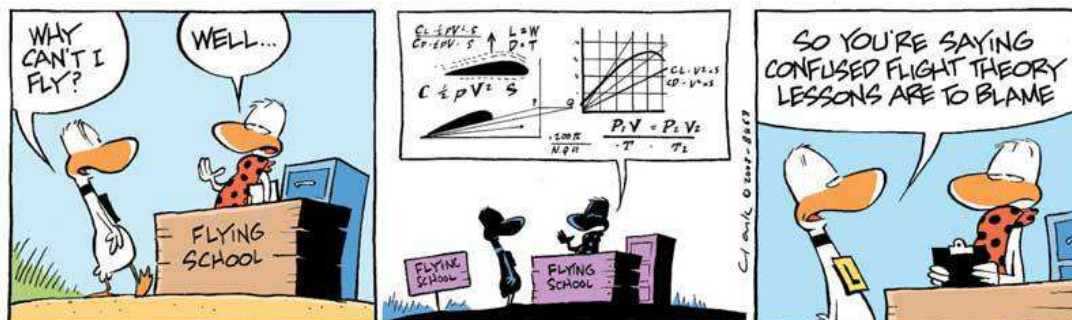
Hedersmedlemmarna, Hans t.v. och Sture t.h.

Att gästerna verkade trivas märktes inte minst av att det blev en sen kväll. Själv så var jag inte i sängs förrän klockan slagit 03.00 på söndagsmorgonen. Som sagt på festen, "varför vänta fem år tills nästa gång"? Vi bör nog upprepa med en liknande fest redan nästa år för att om inte annat fira 81-årsdagen.

Stort tack till Nicke och Jonna, som lagt ner stort arbete på att arrangera festen. Men störst tack till gästerna. Det var ni som gjorde att vi hade så trevligt tillsammans!

/Björn, redaktör

Avslutningsvis något för våra PPL- och IR-elever...



KONTAKTEN

NOTAM 24/12-2013

God Jul och Gott Nytt År önskar LFK styrelsen!

