

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2016

www.lfk.se



INNEHÅLL

Sid 2 Ordförandens inledning

Sid 3 Lyckad Fly-In!

Sid 5 Greetings from UK

Sid 6 Utbildningstecken/Långresor

Sid 7 Cuben som kom in från kylan

Sid 8 Klubbhuset blir bara bättre och bättre

Sid 9 Från 29 till 39

Sid 11 Tysk/Nigeriansk medlemskväll

Sid 13 Ungdomsutbildning

Sid 15 Väl genomfört Safari

Sid 17 Guld och Silver

Sid 17 Islandning

Sid 19 Nationaldagsfirande på Stegeborg 2016

Sid 20 Noch ein Schnitzel!

Sid 29 Lärdomar och badtider

Sid 34 Från Syd till Nord

Sid 41 LFK och Stora Lund

Sid 43 Framtiden för fältet

Sid 44 2016 i backspegeln

Sid 45 LFK utbildningstecken

Ansvarig utgivare

Nils-Erik Peterson

Redaktör & Layout

Björn Rystedt

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress

Pilotgatan 10
582 78 Linköping

Hemsida

www.lfk.se

E-post

info@lfk.se

Telefon

013-315493

Gironummer

Bankgiro 5869-8507

Organisationsnummer

822000-2979

Ordförandens Inledning

2017 står för dörren och vi summerar ner 2016 för flygklubben. Mycket har hänt och här kommer endast ett litet axplock. Vi känner oss mer och mer hemma och etablerade i vår nya miljö på Pilotgatan 10. Hangaren och tankanläggningen har fungerat väl under året och klubbhuset blir mer och mer komplett och hemtrevligt. Många medlemmar har lagt oräkneliga timmar på att vi ska få det så fint som vi har det nu!



Vi har genomfört flera gemensamma lyckade arrangemang med både ice-fly in, fly in på flygvapnets jubileumshelg och klubbresa till kontinenten! Några av våra medlemmar har gjort rejäla långresor med klubbens flygplan! Bland annat har vi en polcirkeldiamant att dela ut på årsmötet!

Flygningarna har genomförts på ett säkert och njutbart sätt. De få incidenter vi känner till har piloterna klarat ut med bravur. Flygtiden har även ökat. Totalt har vi som är medlemmar flugit 1547 timmar i år, en bra bit över de budgeterade 1400 timmarna och 2015 års resultat på 1265 timmar. En ökning med 282 timmar sedan 2015! Ett mycket glädjande resultat! Det känns på klubben är det är en härlig anda och god stämning. Varje gång under hösten när vädret har varit på vår sida är alla flygplanen i rörelse och det är fullbokat! Det är flera medlemmar som återkopplat att det är svårt att få tillgång till flygplan på kort varsel när solen skiner!

Vi gick i höstas ut med en förfrågan om medlemslån för att kunna förnya flottan, vi har fått ett positivt gensvar som är över våra vildaste förhoppningar! Så fort vi hittar rätt begagnad Archer II eller Archer III kommer vi att inhandla den.

Flygskolan har gått mycket bra under året och Transportstyrelsens gjorde sin årliga inspektion under december. Vi kommer under årets första månader att införa några förändrade rutiner inom flygskolan och även inom klubbverksamheten, då vi vill samköra så mycket som möjligt av rutinerna mellan skolan och privatflygningen.

Under 2017 har vi många spännande och roliga mål framför oss. Vi hoppas under våren få en ny flygplansindivid till klubben. Klubbhuset och simulatorn kommer att fortsätta att utvecklas. Även utomhusmiljön kring klubbstugan kommer att bli mera inbjudande. Vi kommer under hösten att uppdatera avioniken i samtliga PA-28:or för att klara de nya kraven som börja gälla 2018. Vi hoppas kunna få till ytterligare några kurser inom flygskolan så att vi kan fortsätta att utvecklas som piloter. Vi hoppas även på att kunna genomföra både gemensam klubbresa och många härliga individuella flygningar under året.

Det är med mycket stor tillförsikt och glädje som vi tackar alla medlemmar för ett härligt 2016 och önskar alla medlemmar ett gott nytt flygår 2017!

Nils-Erik Peterson, ordförande LFK

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Artiklarna i denna samlingsutgåva av Kontakten kommer till största del från det som publicerats på vår hemsida under året. En del har skrivits om eftersom saker och ting har hänt efter att artikeln skrevs. På vår hemsida så finns det dessutom i alla artiklar en hel del länkar som saknas i denna samlingsutgåva.

Lyckad Fly-In!



På torsdagen och fredagen hade vi en monter på Luftförsvarsdagarna på Malmen där vi gjorde reklam för våra utbildningar. Framför allt var förhoppningen att vi kunde få Flygvapnets Flygskola på Malmen att bli intresserad av vår [LAPL/PPL-teori](#) samt att vi kunde få företag inom flygbranschen att bli intresserade av vår [flygtekniska översiktsutbildning](#) och [UAV/UAS-operatörsutbildning](#). Vår monter hade fått ett mycket bra läge. Precis bredvid bordet där de finaste gästerna åt lunch, så vi hade "nästan" besök av Kungen, ÖB och Chefen för Flygvapnet!

På torsdagseftermiddagen så transporterade vi SE-MEB och SE-KIT till Malmen då de skulle stå i



nummer två och det var att vägen till uppställningsplatsen var kantad av träd. Men, med några centimeters marginal så lyckades vi ta oss förbi hindren och ställa upp våra flygplan. Förutom LFK:s två flygplan så hade LFKS ett segelflygplan uppställt och EAA representerades av Thorleif

Den sista veckan i august var det full aktivitet för LFK. I början av veckan så var det förberedelser som t.ex. dekorera våra flygplan med klubbnamnet. "Linköpings Flygklubb" på ena sidan och "Linköping Flying Club" på den andra. På så sätt så får vi lite gratisreklam när våra flygplan åker runt i världen.

Sedan var det inköp av mat och dryck så att helgens gäster inte skulle gå hungriga eller törstiga från våra bord. Många hamburgare blev det...



Linköpings Aeronauters samt FFK montrar på flygdagarna. Det uppstod en viss förvirring då den plats som vi fått utpekad visade sig vara till för rörlig klagöring av Viggen. Så i stället så hamnade vi precis bredvid FFK. För att komma dit var vi tvungna att bogsera våra flygplan igenom en 9 m bred grind. Inte helt enkelt med en DA-20 som har en spännvidd på 10,9 m. Men efter ett visst trixande så kom vi igenom grinden. Då uppstod problem



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Gustavssons RV-6. På veteranflygsplattan så visade dessutom MVFK upp SE-MEK och SE-LLM, de två Bulldogar som i vanliga fall står i vår hangar.

På fredagskvällen så började det dyka upp gäster som kom både land- och luftvägen. I klubbhuset skulle ca 25 ungdomar från [FFK Young Pilots](#) sova över. Våra tre gästrum var bokade sedan länge så ett antal gäster sov även på golvet i hangaren. LFK serverade hamburgare och öl till alla gäster. Det blev en fin kväll med en strålande solnedgång över Linköping.

Samtidigt så pågick på Malmen uppmontering av ett tält som Kjell Franzen på EAA ordnat fram. Där byggde LFK, LFSK, LuFF och EAA upp varsin monter. Eftersom prognosen inför lördagen pekade på kraftiga vindar så såg vi till att förankra tältet och flygplanen ordentligt innan vi åkte tillbaka till klubbhuset för att ta en hamburgare med de tillresta gästerna.

På lördagen så började det dyka upp gäster. Massor av gäster! Trots blåsten så stod det som mest ca 45 flygplan på plattan utanför klubbhuset. Nicke serverade frukost till de besökare som sovit över i klubbhus och hangar. Vi hade anordnat med en minibuss som Per Wernholm nyttjade för att transportera flygdagsbesökare ned till Linköpings centrum där de kunde hoppa på gratisbussarna till Malmen. Vi hade från början funderingar på att köra gästerna ända till Malmen, men kom fram till att risken för att fastna i bilköerna var för stor.



På Malmen så visade vi upp våra flygplan och vårt kursutbud. Det dök upp ett antal intresserade personer som önskade testa våra prova-på-flygningar och även komma till uppstartsmötet för vår LAPL/PPL-kurs. Förhoppningsvis så kommer det att resultera i en fullsatt LAPL/PPL-kurs. Det dök även upp ett antal personer som hade flygcertifikat, men önskade att bli medlem i LFK eller bara flyga in sig på DA-20. Blåsten innebar att vi inte kunde ha tältet så öppet som vi önskade och det var också svårt att ställa ut vår affisch med reklam för att prova på att bli pilot.

Den svåra blåsten ledde också till att ett antal flygmoment fick ställas in, bl.a. Spitfire, SK 16 och Tiger Moth. Men trots detta så blev det en fin flyguppvisning med massor av besökare, bedömt 80.000! För min del så var givetvis AJS 37 Viggen det trevligaste att se. Gripen gjorde som vanligt en mycket fin uppvisning, men jag blev även imponerad av F-18 som gjorde en mycket brant roterande manöver med hög anfallsvinkel som fick i varje fall mig att först tro att de hamnat i en inverterad superstall eller spinn. Att sedan Michael Carlsson vågade flyga med sin lilla Tummelisa, som i det närmaste stod still i motvinden, var mycket imponerande.

På lördagskvällen så arrangerade vi en hangarfest. Maten fick vi från restaurang [Skyline](#) på flygplatsen. Som vanligt funkade det mycket bra och vi fick även låna bord och bänkar av dem. Ca 80 gäster deltog i hangarfesten och Young Pilots hade en trevlig kväll i vårt klubbhus.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



På söndagen så deltog ett par medlemmar i arbetet med att städa upp efter hangarfesten. De prognostiserade regnskurarna innebar att det inte dök upp så många nya gäster och de flesta av flygplanen som landat på fredagen eller lördagen drog hemåt.

På Malmen så fortsatte vi att visa upp klubbens flygplan och göra reklam för våra aktiviteter. Vädret på söndagen innebar en del regnskurar, men det var inte längre lika blåsigt, så en hel del av de flygplan som inte kunde visas upp på lördagen fick möjlighet att flyga denna dag. Antalet besökare var betydligt mindre, bedömt 40.000. När gästerna började dra sig hemåt så började vi riva tältet och

genomförde en ny förflyttningsövning för att få ut flygplanen genom den trånga grinden. Till slut så fick vi klartecken att starta resan tillbaka till Saabfältet. Det var i sista sekunden då Malmementornet skulle stänga. Precis när vi fått in alla flygplanen i hangaren så öppnade himlen sig med en rejäl regnskur.

Att arrangera en Fly-In är kanonkul. Vi fick mycket positiv feedback från våra gäster som ansåg att Linköping var ett av de trevligaste ställena att resa till och att våra lokaler var utmärkta! FFK Young Pilots funderar på att starta upp en Östergötlandsavdelning, vilket kan vara mycket intressant för LFK egna ungdomsutbildning att knyta kontakter med.

Ett stort tack till de medlemmar som ställde upp på vår Fly-In, Luftförsvarsdagarna och Flygvapnets 90-års Flygdagar. Utan er så hade vi inte lyckats!

Nästa år fyller Saab 80 år. Vad som är inplanerat till dess är fortfarande oklart, men Gripen E och [T/X](#) kommer att flyga under det närmaste året och dessutom har Saab beslutat att ta över huvudansvaret för [Swedish Air Force Historic Flight](#) och lovat att även Lanser och SK 37 ska finnas med på listan över veteranflygplan som flyger över Sverige och detta stöd ska gälla minst fram till Flygvapnet fyller 100 år 2026. Massor av möjliga flygplan att ha med på en Saabflygdag med andra ord. Förhoppningsvis så kommer Saab:s 80-årsfirande att hållas på Saabfältet och då kanske det finns möjlighet för oss flygklubbar att ha en Fly-In och ta emot gäster som kommer med egna flygplan.

Greetings from UK



Den [30 september 2015](#) så lämnade Ivar Ivar för [sista gången LFK hangar](#) med kursen mot Biggin Hill i Storbritannien.

Nu har hon återuppstått med ny motor och brittisk beteckning [G-CIZO](#) och ägs av [Falcon Flying Services](#).

På bilden bredvid ser vi henne med, från vänster till höger, Shonu Singh Bamrath som flög över henne från Linköping till nya hemmafältet,

klubbinstruktören Colin och ägaren Amarit Singh Bamrath.

Nu finns [G-CIZO \(f.d. SE-KII\)](#) ute till salu igen! Hon har fått en ny motor med nollad gångtid och dessutom får en eventuell köpare med en PPL-utbildning i paketet. 80.000 pund låter dock som lite väl i överkant. Vi får se vad hon går för...

Utbildningstecken



På årsmötet den 6 april så delades för första gången LFK utbildningstecken ut. Med inspiration från Segelflyget och LFK ursprungliga [klubbmärke](#) från 1933 så har vår ordförande, Nicke, designat en klubbvinge samt ett utbildningstecken som finns i flera nivåer.

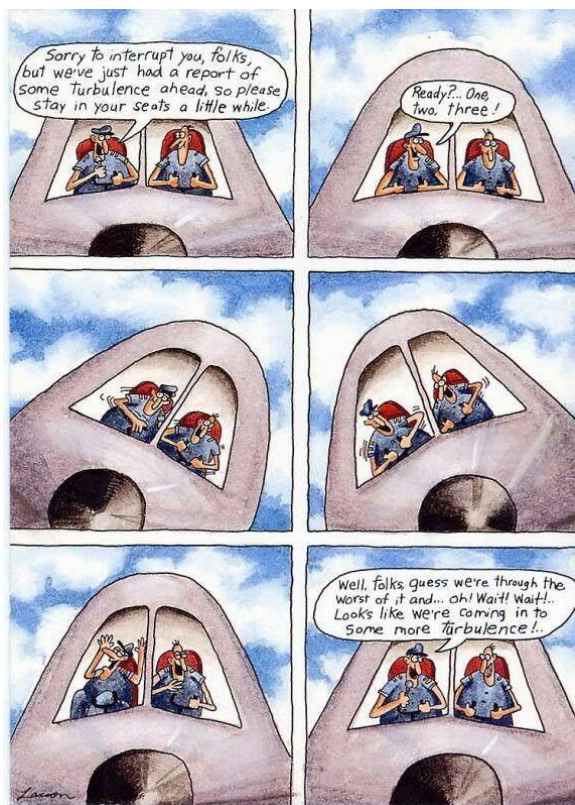
De elever som genomför utbildning hos LFK och går EK får vår pilotvinge. När man sedan tar LAPL, PPL så får man ett utbildningstecken. Detta kan sedan byggas ut med IR-utbildning, CPL, ATPL teori, instruktörsstatus och genomförda prestationer, som att starta från ESSL och sedan korsa Polcirkeln eller nollmeridianen.

Vi har under ett antal år varit dåliga på examensceremonier som att klippa slipsar eller att bli döpta i vatten, men nu kommer vi framöver att gratulera alla nyutbildade elever. Medlemmar som sedan tidigare har olika typer av certifikat kommer att kunna köpa utbildningsmärkena på klubben.

Långresor

På årsmötet så delades även för första gången LFK pris för årets långresa, "Le Globetrotter de L'année".

2015 års pris gick till Otto Werneskog för hans 740 nm långa resa från ESSL (Saab Linköping) – EFVA (Vasa, Finland) – ESNU (Umeå) och tillbaka till ESSL. Tyvärr inte de 1000 nm enkel väg (2000 nm totalt) som krävs för en diamant i LFK nya [utbildningstecken](#). Men det finns fler tillfällen.



Uppbyggnaden av klubbhuset har inte varit möjlig att genomföra utan frivilliga arbetsinsatser från klubbens medlemmar. Numera så är det inte bara LFK, utan även LFSK – Linköpings Segelflygklubb som delar klubbhuset. Dessutom så har alla som håller till på hangarområdet fritt att utnyttja klubbhuset. Det gör att när man kommer ut på helger och kvällar så är det ofta aktiviteter, På vintern är det utbildning och putsning på flygplanen och på sommaren flygaktiviteter ända in på sena kvällarna.

Cuben som kom in från kylan



ska dukas av och få ny duk, förbättrad målning m.m. Hon kommer nog inte att bli klar till sommarsäsongen 2016, men genom att samarbeta med LFSK så kanske vi kan hyra in deras Cub så att LFK medlemmar kan skola in sig på sporrhjul igen och vara reda när KEG står dukad och klar någon gång våren 2017.

I bygglokalen står KEG:en sida vid sida med LFSK segelflygplan som deras medlemmar ägnat vintern åt för att putsa upp så att de glider bättre i luften.

I klubbhuset så pågår den fortsatta renoveringen för att få till lokalerna som vi önskar. Övernattningsrummen är i stort sett klara. Det fattas lite eldragnings och möbler, men frammot sommaren så ska de finnas tillgängliga för våra gäster och elever som vill sova över. Simulatorlokalens väggar är på plats och snart är det dags för att bygga upp kabin och datorrum.



Den 14 mars så var jag ute på klubben och såg runt omkring mig många tecken på att flygklubbarna börjar komma på plats i de nya lokalerna.

Lektionssalen var bokad för att Segelflygklubben höll undervisning för nya elever som ska börja flyga under året. I hangaren höll LFSK på och reparerade sin Cub, SE-GCM, för att kunna ha henne i flygbart skick för att dra upp segelflygplan när vårvädret gör det flygbart på fältet i Finspång.

I bygglokalen så står vingarna till LFK egen Cub, SE-KEG, nydukade och klara för målning. Under kvällen så rullade vi in skrovet i bygglokalen. Det



Kanske så har vi en simulator i drift igen till IR-kursen hösten 2016.

Utanför klubbhuset så flögs det den sista deltävlingen i Nattugglan. Vi får se vem som står som vinnare i årets upplaga. Landningstävlingarna är bra träning inför kommande SM i Precisionsflyg som kommer att hållas i Norrköping under sommaren. LFK kommer också att arrangera en större tävling i precisionsflyg under våren för att förbereda medlemmarna för eventuellt deltagande i SM.

Klubbhuset blir bara bättre och bättre!



Den 28 december var det strålande flygväder och därför också bra fart på klubben. Många medlemmar passade på att öka flygtidsuttaget så här de sista skälvande dagarna på 2016.

Det är kul att se hur klubbhuset sakta men säkert blir precis det som våra visioner när vi började flytten. Det mesta har blivit så mycket bättre än i det förra klubbhuset. Möjligtvis så kan vi Saab:are klagat på att avståndet från arbetsplatsen blivit längre...

Med hjälp av ett antal frivilliga medlemmar så börjar klubbstugans inredning komma på plats. Lektionssalen, fikarummet och Jonnas Skolchefrum

var det som vi gjorde i ordning först. Med hjälp av bokdonationer från Olle Esping och Erik Bratts familjer så har biblioteket börjat komma på plats.

Inför sommaren så blev våra uthyrningsrum färdiga och de har redan utnyttjas en hel del. Nu i veckan så blev köket helt klart med kakel och fläkt ovanför spisen. Mycket bra jobbat av framför allt Sture Axelsson och Lars Andersson!



Simulatorhallen börjar också bli klar. Datorerna



och projektorerna är på plats, så snart så kan vi börja nyttja simulatoren i IR-skolningen. Användning av simulator är ett bra sätt att sänka utbildningskostnaden för IR-elever, vilket ökar vår flygskolas attraktionskraft för nya elever. I bygglokalen så jobbas det för fullt. Förutom LFSK som putsar på sina segelflygplan hela vintern så har Jungmannprojektet fått upp en målarbod. Den kommer senare att användas även för klubbens Cubprojekt. Ett autogirobygge pågår också i rummet bredvid.

Utanför klubbhuset så har vi fått upp en handikappsramp. Det saknas ett räcke och ett fotsteg på trappan, men även de kommer snart att finnas på plats.

Nu är det enklare för äldre besökare samt barnvagnar att komma in på klubben. Alla ska känna sig välkomna!

Stort tack till alla medlemmar som ställer upp med tid och material så att vi sakta men säkert kan få till det bästa klubbhuset i Flygsverige!

På onsdagar så brukar LFK under den mörka årsperioden ha medlemskvällar där olika föredragshållare bjuds in för att berätta om något flygrelaterat.

Från 29 till 39



Den 27 april så hade LFK förmånen att välkomna Stig Holmström som föreläsare på en medlemskväll. Stig är f.d. chefsprovflygare på Saab och kanske mest känd som den som [flög Gripen för första gången](#).

Vi fick se en hel del filmer från utprovningen av Gripen och höra många intressanta historier. Det var fullsatt i lokalen av förväntansfulla LFK-medlemmar.

Under sin karriär så har Stig samlat ihop ca 4500 timmars flygtid och flugit alla Saab:s jetflygplan från J 29 Tunnan till [JAS 39 Gripen](#).

Karriären började dock i Ljungbyhed. Hotet om värnplikt i Armén fick Stig att söka Flygvapnet. Han började med att flyga [Saab SK 50 Safir](#). Sedan blev det inflygning på jet i form av de Havilland J 28C [Vampire](#). När han skulle flyga den ensitsiga versionen av Vampire så fick teknikerna hänga på bakkroppen för att demonstrera vilket nosläge han skulle ha i landningen. Det fanns inga bra simulatorer på den tiden.

Därefter blev det F 3 i Malmen och inflygning på [Saab J 29 Tunnan](#). Det var på den tiden ett av världens absolut vassaste stridsflygplan. Flygvapnet expanderade under Kalla Kriget och det utbildades många piloter. Tyvärr så hände det också många olyckor. Av de 10 piloter som började samtidigt som Stig på F 3 kom två stycken att omkomma i flygolyckor. Även för Stigs del så var det nära ögat då han under en luftstridsövning blev påkörd av det anfallande flygplanet. Bägge piloterna fick lämna sina flygplan i fallskärm och överlevde. När de kom hem till flottiljen så väntade flygchefen [Fritz Crona](#). De var beredda på en rejäl utskällning, men fick i stället kommentaren "Bra grabbar. Flygplan finns det gott om. Piloter är det brist på".

Andra delen av Stigs föredrag handlade givetvis om första flygningen med Gripen. För att förbereda sig så tillbringade han många timmar i simulatören. Den var kopplad mot en hydraul- och styrsystemssimulator så att roder och landställsmanövrering testades på riktigt. För att få känna på egenskaperna i luften så åkte han till USA och flög en [NT-33 på företaget Calspan](#). Detta flygplan hade möjlighet att simulera andra flygplans flygegenskaper genom att programmera om styrsystem och balans.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Det första Gripenprovflygplanet hade beteckning 39-1. För att få testa så många egenskaper som möjligt innan första flygningen så genomfördes ett antal höghastighetstaxningar på Saabfältet. Men till slut så var det dags för premiärflygning. Den 9 december 1988 så lyfte Stig från Saabfältet. Med sig i luften hade han sällskap av andra provförare i en Saab 32 Lansen och Saab 37 Viggen.

Flygplanet betedde sig som förväntat i starten och de kunde stiga upp till högre höjd där landstället fälldes in. Detta var en test som man hade tvekat inför, men till slut beslutat om att genomföra. Genom att göra detta på första flygningen så fick man också möjlighet att testa fler saker och få ut mer effekt av passet.

Redan andra provpasset så flög Stig fortare än Mach 1.0, d.v.s. passerade ljudvallen. Även detta var något unikt då de flesta andra flygplanstillverkare valt att vänta länge innan man tar detta steg i utprovningen. Passagen av ljudvallen skapade en del problem då pitotröret (fartmätaren) i nosen och reservpitotröret i toppen av fenan inte hade samma uppfattning om flygplanets fart. I kombination med starka vindar på höjd som gjorde att tröghetsnavigeringen också hade dålig uppfattning om flygplanets fart i luften så kopplade styrsystemet ner till en back-up mod. Dock så hade Stig tränat mycket på denna typ av flygning och upplevde det som odramatiskt. Han försökte dock smyga fram budskapet till provingenjörerna i Saabs ledningscentral "Houston", men de hade redan upptäckt det hela tack vare alla data som flygplanet skickade ner till backen.

Som känt så var det en hel del utmaningar i början av Gripenutvecklingen, men tack vare ett bra samarbete mellan provpiloter och ingenjörer så kunde dessa utmaningar lösas.



2013 så [firades 25-års jubileet av första flygningen av Gripen](#) och Stig fick givetvis åka med.

Stigs föredrag om den första flygningen med 39-1 eller Gripen A kändes extra aktuell eftersom Gripen E premiärvisas den 18 maj för allmänheten. Det är ännu inte klart hur länge det sedan dröjer innan första flygningen. Som jämförelse så tog det ca 1,5 år från roll-out till första flygning med 39-1. Få se om det går snabbare den här gången!



Numera så är Stig pensionär, men fortfarande mycket aktiv inom flygkretsar. Han är [ordförande i ÖFS](#) och syns då och då på LFK när han åker ut och flyger i MVFK:s Bulldog SE-MEK. Dessutom så är han [Gripenmästare i Gripenordern](#) och dubbar regelbundet piloter som flugit Gripen för första gången.

Nu fick han finna sig i andra ändan av dubbningsceremonin. Som tack för ett bra föredrag så blev Stig "dubbad" av LFK:s ordförande Nicke och fick [LFK flygvinge](#)! Ca 55 år efter första vingen på Krigsflygskolan i Ljunghed.

Tysk/Nigeriansk medlemskväll



Det var en orolig tid i Nigeria. Det så kallade [Biafrakriget](#) hade startat något år innan, vilket resulterade i att många elever flydde från skolan (de var från [Ibofolket](#) som tidigare var de dominerande i Nigeria på alla höga tjänster). Men Nigerian Airways behövde piloter och tekniker och tanken var att skolan skulle utbilda för hela Västafrikas behov. Att von Rosen sedan deltog med sina [MFI-9](#) "Biafra Baby" på Biafras sida i konflikten var inte helt omtyckt i Nigeria, men de svenska lärarna upplevde trots det inget agg mot dem.



Varje utbildningskull bestod av 12-15 elever och för grundutbildningen nyttjades Cessna 152. Sedan gick eleverna över till den tvåmotoriga [Piper Pa-23 "Aztec"](#). Totalt fick de ca 230 h flygtid under utbildningen. Slutligen fick de göra ett skriftligt prov för D-certifikat för den engelska luftfartsmyndigheten för att sedan kunna gå vidare och bli trafikflygare. Eleverna hade bra skolutbildning som grund, men låg teknisk grundförståelse. Många hade aldrig sett en ritning eller ens nyttjat en skruvmejsel. Men de var duktiga elever och hade ofta alla rätt på proven.

PeGe och hans fru, som också deltog på medlemskvällen, hade en hel del roliga minnen från sina år i Nigeria.



Efter en månad på flygskolan blev PeGe kallad till Emiren i Zaria. Där blev han vänligt, men bestämt anmodad att "Han som var så rik borde minsann anställa tjänare, minst tre stycken!" Arbetslösheten i Nigeria var stor. Varje Bungalow som fanns på basen hade en "tjänstebostad" där en av tjänarna kunde bo.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Det var mycket varmt i Zaria och lärarna med familjer blev inbjudna till det lokala universitetet för att svalka sig i deras pool. Till slut byggde man en egen pool på flygbasen. FN, som finansierade skolan, var inte så sugna på att lägga ut pengar på sånt som ansågs som lyx, men efter att ha klassat poolen som "utbildningsanläggning i överlevnadsteknik, inklusive simundervisning" så fick man till slut de pengar som behövdes.

När Nigeria skulle lägga om till Högertrafik så blev PeGe utnämnd till flygskolans "högertrafikgeneral". Eftersom Sverige precis gått över till högertrafik så ansåg skolan att PeGe hade stora kunskaper i ämnet. Det blev en utmaning då landet inte gick över till högertrafik på en och samma dag, utan gradvis! Det var svårt att få ut information till landsbygden då många saknade både TV, radio och tidning. Ett envist rykte sade länge att man skulle börja med lastbilarna och sedan fick de andra komma på om pö... PeGe och hans team målade i varje fall upp nya märken på flygbasens gator med pilar som skulle underlätta. Allt gick inte som planerat. En frustrerad lärare ringde PeGe när han inte kunde komma till jobbet. Pilarna tvingade honom att bara köra varv på varv runt sitt eget hus.

En kväll kom ett par av de lokalanställda in till PeGe och begärde hjälp. De hade tråkigt på kvällarna och utmanade därför varandra på "lekar" med bl.a. giftiga ormar och det bar sig inte bättre än att en blev biten. Den bitne, samt ormen, fick transport i PeGe:s bil till sjukhuset. Ormen behövdes för att läkarna skulle kunna avgöra vilket serum de skulle sätta in som motgift!

I slutet av 80-talet träffade PeGe två av sina gamla elever på Saab i Linköping! De gick en internationell flygsäkerhetskurs på KTH i Stockholm. En av dem var numera flygchef på Nigerian Airways.

Skolan som PeGe jobbade på finns kvar än idag och går nu under namnet "[Nigerian College of Aviation](#)". På deras hemsida finns också en kort [historibeskrivning](#).

När PeGe berättat klart så var korven stekt och ölen kyld. Dags för Oktoberfest! Från Afrika till Tyskland. Till ölen så berättades det om [LFK klubbresa till Penemünde](#) i somras. Nästa år blir det förhoppningsvis en ny långresa. Och därmed också en ny berättelse till kommande klubbmöten...

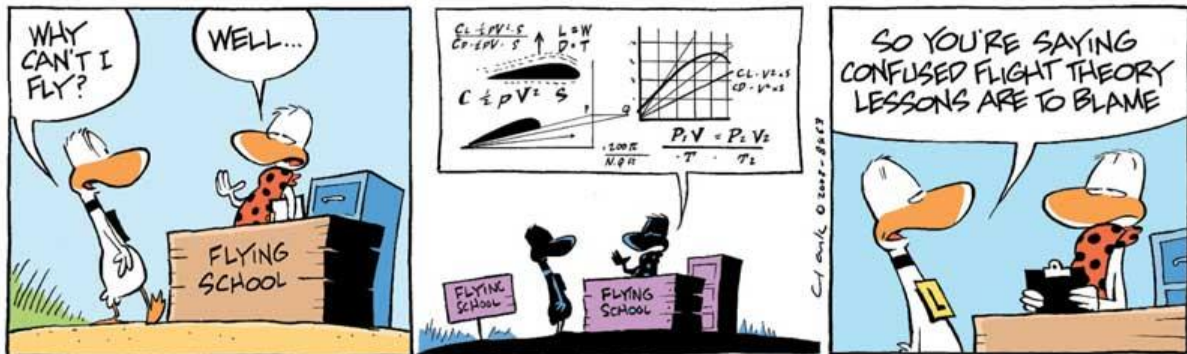


KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Under våren 2016 så kom vi igång med vår ungdomssatsning "Unga vingar" efter förebild från Eslöv. Det blev en introduktionskväll och tre aktivitetskvällar. Vi försökte även få till segelflygning under sommaren, men hade lite otur med vädret. Under hösten så hade vi svårt att få till tillfällena när det passade för våra instruktörer, men tanken är att fortsätta under våren 2017.

Nu är vi på gång!



Den 25 april så genomförde LFK/LFSK första kvällsutbildningen i vår [ungdomssatsning](#). Ett antal flygintresserade ungdomar fick en introduktion i hur ett flygplan fungerar, vilka styranordningar som finns, hur rodren fungerar, de olika krafterna som ett flygplan utsätts för m.m. Frågorna var många och de flesta lyckades vi faktiskt svara på.

Givetvis så fikade vi. Det näst bästa en pilot vet, förutom att flyga, är att prata om flygplan. Man kan inte prata flygplan utan fika!

Avslutningsvis så genomförde vi en säkerhetsutbildning så att ungdomarna vet vilka faror som finns på ett flygfält och hur man betar sig runt ett flygplan.

Simulatorflygning med ungdomar



Simulator X" som börjar få några år på nacken.

Den 16 maj så var det dags för andra ungdomskvällen med Linköpings Flygklubb. Den här gången var det simulatorflygning på schemat.

LFK stora simulator håller fortfarande på att monteras upp efter förra årets flytt. I stället så fick ungdomarna chansen att testa tre mindre typer av simulatorer.

- Motorflyg. Cessna 172 med start från Saabfältet i Linköping. Sedan en tur in över Roxen och tillbaka in för landning. Styra med ratt, pedaler och gasspak placerad på höger sida. Inte helt enkelt och svårigheten ligger i att hålla precision i fart och höjd. Simulatoren bygger på Microsoft "Flight
- Segelflygsimulator. Programmet vi använde heter "[Conдор](#)" och hade mycket bra grafik. Här fick ungdomarna prova på att flyga med spak.
- Modellflygsimulator. De flesta moderna kontroller för radiostyrda flygplan har uttag så att den går att koppla till en dator. Sedan finns det [ett antal program](#) där nybörjare kan lära sig att flyga ett radiostyrt flygplan eller helikopter utan de stora kostnader det innebär att krascha vid första landningen.

Modellflygning



Den 21 juni så blev det äntligen tillfälle för modellflygning med ungdomarna i "Linköping Unga Vingar". Förra kvällen blev inställd p.g.a. för hög vind, men den här gången så hade vi tur med vädret. Prognosen hade varnat för några regnskurar, men det blev i slutändan en mycket fin kväll.

Modellflyg är en bra inkörsport i flyglivet. Dessutom är det nyttigt för oss piloter att lära känna hur modellflygare opererar och var det finns modellflygfält i vår närhet.

I Linköpings finns [LMFK – Linköpings Modellflygklubb](#), [LEN – Linköpingseskadern](#) och [MFK – Malmens](#)

Modellflygklubb.

I Linköping pågår just nu en diskussion om att skapa ett nytt modellflygfält efter det fältet vid Malmen kommer att försvinna. Även [FOI och Linköpings Universitet önskar ett fält](#) för att kunna testa förarlösa flygplan. Detta är något som vi inom flygklubbarna måste stötta då ett lättillgängligt fält minskar risken för att folk utan vetskap om vad som är rätt eller fel kör med modellflyg lite här och där.

MFK – [Motala Modellflygklubb](#) ställde upp med många flygplan och förevisade akrobatflygning av den högre skolan. En av klubbens ungdomar, som tillhör sverigeeliten i avancerad modellflygning, visade vart skåpet ska stå genom att bl.a. "hovra" med sitt flygplan med nosen rakt upp och fenan bara decimetrar från backen. Mycket imponerande!



Att modellflygning inte är helt enkelt visades med all tydlighet på klubbhusets vägg där det hängde rester av modellflygplan som slutat sin karriär lite för tidigt.

Två av våra ungdomar hade tagit med sig egna flygplan som de provflög. Sedan fick de möjlighet att testa ett av MFK flygplan som var utrustat med dubbelkommando där en instruktör kunde ta över om det såg ut att bli för svårt för eleven. Även föräldrarna till våra ungdomar fick möjlighet att pröva på detta.

Sedan visade man upp ett modellflygplan med kamera som piloten styr genom att se världen som

flygplanet ser den i ett par VR – Virtual Reality glasögon. Tyvärr så strulade det med radiokontrollen, så det blev inte tillfälle att flyga denna modell.

Ett modellflygplan kan kosta allt från några hundralappar upp till hur mycket som helst. Elmotorerna i de största modellerna var på strax under 50 Volt och drog 120 Ampere från batterierna! Det krävdes en rejäl ledning mellan batteriet och motorn för att klara av detta.

Det är intressant att studera denna utveckling då elmotordrift börjar komma även på större flygplan, även om uthålligheten på batterierna ännu är långt från det som en bensin- eller dieselmotor klarar av idag.

Vilka regler gäller då för att flyga med modellflygplan? [Svenska RC Flygförbundet](#), [Sveriges Modellflygförbund](#) och [Transportstyrelsen](#) har en hel del information. I grova drag så får man aldrig flyga högre än 120 meter och längre bort än 500 m (inom synhåll). För flygning i kontrollerat luftrum, t.ex. i

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

närheten av flygplatser, så krävs tillstånd. Eftersom vi privatflygare får flyga ner till 500 ft över marken så är separationen inte alltid så stor.

Precisionsflygning är ett bra sätt att träna sina flygkunskaper på. LFK anordnar både dag och mörkertävlingar under året. In år så fick vi äntligen möjlighet att anordna Safari. Våra klubbmedlemmar har genom åren haft stora framgångar på SM.

Väl genomfört Safari



För första gången på flera år så genomförde LFK den 7 maj ”[Safari](#)”, vårt öppna klubbmästerskap i Precisionsflygning, kallad efter den flygplansmodell av [Saab MFI-15 ”Safari”](#) som är vandringspris.

Vi hade strålände väder under tävlingen, så förutom att flyga så blev det bra tillfälle att bättra på solbrännan.

Den första delen av tävlingen, att planera flygningen genomfördes på morgonen. Det gällde att hålla tungan rätt i munnen om man ska addera

eller dra ifrån vindupphållningen och om GS ska bli större eller mindre än TAS. Sedan ska tävlingskartan prepareras med minut och sekundstreck, kurser och påminnelser om man ska genomföra en ”minutsväng” innan man går ut på nästa ben eller inte.

Vid lunchtid så genomfördes navigeringen. Det gäller att tajma in starten så att man ligger på rätt kurs och i rätt tid redan från början. Man ska ligga på sekunden när under hela navigeringen och det navigeringen registreras med hjälp av en GPS-logger som sedan utvärderas i dator. Det är inte enkelt att försöka hitta de mål som lagts ut i terrängen eller försöka identifiera de foton man har med sig och var de kan dyka upp i terrängen. De rutinerade tävlingsflygarna tejpar hela kabinen full med foton.



mittpunkten som möjligt är det som gäller.



Avslutningsvis så var det landningsmomenten. Fyra landningar. Två med motorstöttning och två bedömningslandningar med avdragen motor. LFK har målat landningsstreck på banan, men de har sedan förra året blivit ganska så utslitna. Så nära



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Resultat i de olika grenarna

Plats	Namn	Klubb	Plan	Flyg	Obs	Land	Total
1	Hellström Anders	GBFK	0	489	100	123,0	712,0
2	Sjöberg Håkan	SöFK	0	808	150	157,5	1115,5
3	Kristoffersson Åse	SöFK	17	811	230	74,5	1132,5
4	Olsson Roland	LuFK	0	678	180	301,0	1159,0
5	Ullvetter Albin	LFK	25	532	520	295,0	1372,0
6	Rystedt Björn	LFK	9	1057	510	307,5	1883,5
7	Franzen Gunnar	LFK	49	1067	330	500,0	1946,0
8	Jarhäll Åke	LFK	2	1141	540	288,5	1968,0
9	Pederssen Kim	LuFK	3	1342	540	276,0	2161,0
10	Nilsson Andreas	BuFK	0	2100	540	310,0	2950,0
11	Inic Dejan	ÖsFK	350	2107	480	380,0	3317,0

Segrare i Safari 2016 blev alltså Anders Hellström. LFK klubbmästare och bästa debutant blev Albin Ullvetter. Stort grattis!

Samma helg så genomfördes också ett träningsläger för landslaget i Precisionsflygning för att värma upp inför SM som hålls i Norrköping den 7-10 juli.

Stort tack till tävlingsledningen i form av Lars Östlings, Lars Theodorsson och Anders Wallerman som gjorde ett strålande jobb. Nu får vi hoppas att det blir fler tävlingar här i Linöping!

Foto: Anders Wallerman

Guld och Silver!



Sommaren 2016 så genomfördes [SM i CFFK](#) – Civil Flygfemkamp i Norrköping. Till vår glädje så har LFK återigen tagit hem storslam med Guld till Lars Östling och Silver till Torbjörn Ohlén!!

Därmed så har LFK tagit SM-guld för fjärde året på raken. Vilka andra Linköpingsklubbar har samma rad av SM-guld att visa upp? [2013](#) vann Torbjörn, [2014](#) och [2015](#) vann Lars. Det börjar bli dags att få upp prisskåpet i vår klubblokal så att besökare kan se klubbens framgångar genom åren.

I precisionsflygningen så blev det [lagbrons till](#)

[LFK](#) där Lars kom på en individuell fjärdeplats och Torbjörn på nionde. Stort grattis till er bägge!!

Förhoppningsvis så kommer intresset för denna typ av tävlande att öka. LFK har i år genomfört [Safaritävlingen](#) för första gången på länge och kan vi göra det även kommande år så kanske vi får fler medlemmar som vill tävla. Klubbträningar pågår både på sommaren (Gripen) och vintern (Nattugglan). [SVT hade ett reportage](#) där de följde en av tävlingsdeltagarna som fått upp intresset efter ett TV-reportage från förra året.

[Linköping tappar i svenska topplistan över landets idrottsstäder](#) trots att LFK gör sitt bästa. Det är kanske inom flygsport som "Flyghuvudstaden" har sin framtid?

En av de viktigaste anledningarna med att vara med i LFK är givetvis att flyga. Varje årstid har sina egna förutsättningar. En vacker vinterdag kan vara minst lika trevlig som en sommarflygning till ett litet gräsfält vid kusten. Att läsa om medlemmars flygningar kan sporra till att pröva på att testa nya utmaningar i flygkarriären. Extra kul är därför att LFK i år åter har börjat med klubbflygningar utanför Sveriges gränser.

Islandning



Det var tre år sedan vi hade bra isar kring Linköping, men i år så fick vi äntligen möjlighet att pröva på att landa med våra klubbflygplan på en frusen sjö. Det var Tore Mårdh som hade plogat en 600 m bana på Stora Rängen med taxibana in till sitt hus vid stranden.

För mig så var detta en ny upplevelse. Men för att utvecklas som pilot ska [varje flygsäsong innebära nya utmaningar](#).

Vad ska man då tänka på innan man landar på en frusen sjö?

Först så kan man ta en titt i [H50P kompendiet om](#)

[vinterflygning](#).

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

En av farorna med att landa på en sjö är att det kan vara svårt att bedöma höjden inför landning på en obruten snöyta. Ett sätt att motverka detta kan vara att sätta ut granruskor i snön, eller att måla referenslinjer i snön med markeringsfärg. Ett annat är att det kan bildas hårda vallar över banan eller att en pimplare helt enkelt hugger hål i isen som kan skada landstället. Därför gäller det att någon besiktar banan strax innan landning.

Våra DA-20 har ganska så lite marginal mellan hjulen och hjulkåporna, så man bör efter landning kontrollera så att det inte kommit in snö och slask som kan resultera i att bromsarna fryser. Detta kan försvåra nästa start och i värsta fall leda till brand!

För att nyttja klubbens flygplan till landning på tillfälliga banor så måste vi som medlemmar ha



klartecken från Motorflygchefen. I detta fall hade vår Motorflygchef till och med skickat ut en karta med förslag på inflygningar för att undvika störa grannarna. Hur tjock ska då isen vara?

Tittar man i [Försvarsmaktens](#) och [Vägverkets](#) rekommendationer så ligger det runt 20 cm för 2 ton. Detta var också den gräns som vår Motorflygchef satte för en PA-28, så att vi har lite marginal.

När vi kom ut till Saabfältet så såg det först mörkt ut. 800 ft helsluten undersida. Men sikten var god och vi hoppades på att det skulle spricka upp. Efter en timme så hade undersidan stigit till 1000 ft och det var brutna moln enligt METAR. Solen sken igenom molnen och vi beslöt oss för att starta.

Vi beslöt oss också för att ha livvästar på och isdubbar redo. Dessutom hade jag lagt en kastlina redo i flygplanet. Samma utrustning som [Svenska Livräddningssällskapet rekommenderar för långfärdsskridskor](#). Nu var isen där vi landade mycket bra och väl undersökt, men skulle vi få problem i start eller landning så är risken stor att man får landa någon annanstans och idag var t.ex. delar av Stora Rängen öppet vatten.

Från Saab till Stora Rängen är det inte något särskilt långt skutt. Ut via Hovetorp och sedan är det dags att börja planera landningen. Jag gjorde först en lågpassage för att säkerställa att banan var fri och dessutom ta en titt på vindstruten som Tore satt upp. Sedan var det bara att stiga och kontrollera att allt var klart inför landning.



Saabfältet.



Tore mötte oss när vi taxade in och bjöd in oss på kaffe i sitt hus. Mycket trevligt! Strax efteråt dök Peter Curwen upp på skidor och hängde med in på fiket. Att få landa på is och sedan sitta och prata flyg är precis det som vi flygnördar vill göra en fin vinterdag. Tyvärr så var "Martin Helge" uppbokad på eftermiddagen och eftersom vi kom iväg sent så blev vi snart tvungna att vända kosan tillbaka till Saabfältet.

Precis innan vi skulle kliva in i vårt flygplan så kom Gustav Ranby i SE-MEB. Fullt upp för Tore och många koppar kaffe! Det har under de senaste helgerna varit ett antal besök på Stora Rängen. Både med LFK flygplan och andra maskiner från

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Resultatet av dagen blev 2*0,2 h på Tachometern och med full deposition så hamnade kostnaden för denna flygtur på 420 kr. Inte ens en [100 dollars hamburgare](#) med andra ord! Värt vartenda öre!!

Stort tack till Tore Mårdh för att du gjort det möjligt för oss LFK:are att prova på islandning i år! Vi dyker upp nästa år igen.

Fotograf och Co-pilot: Johanna Lensell Rebillon

Nationaldagsfirande på Stegeborg 2016



I år var det för andra gången som jag åkte till Stegeborg för att fira nationaldagen med andra flygnördar.

[MAF](#) hade bjudit in till Fly-In och flygshow. Precis som senast så var det kanonväder. Strålande sol och inte ett moln på himlen.

Jag höll dock på att komma försent då jag först skulle ut på en runda över Östergötland med en kamrat och det blev några svängar för mycket. Men precis efter att vi rullat av banan så taxade uppvisningsflygplanet ut.

Det var Rune Leindahl i sin [Jak-52](#). Han bevisar verkligen att det går att hålla på länge med flygning. Still going strong. 70 år och genomför fortfarande avancerade flyguppvisningar.



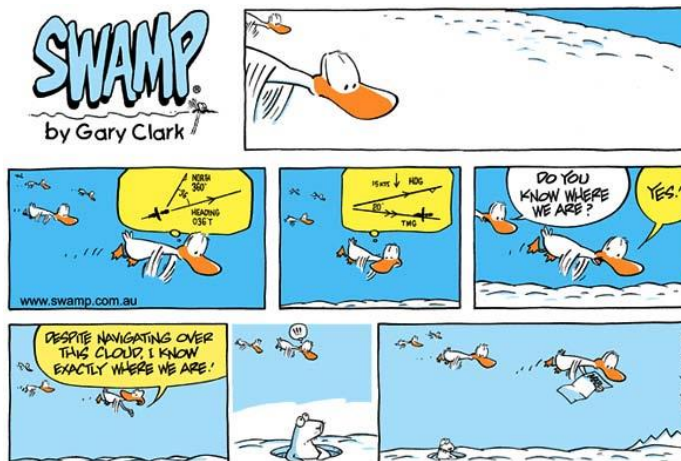
Sedan var det mest modellflyg för slanten. Tyvärr så kom en stor modell av A-10 inte i luften. Den fick inte upp tillräcklig lyftkraft på gräsfältet.

Men även om flygprogrammet kanske inte var så stort så var det skönt att ligga i solen och titta på flygplan. Fikaförsäljningen höll hög kvalitet till låga priser. 4 koppar kaffe för 10 kr!

Till lunch så hade vi bokat bord på [Hamnkrogen](#). Lite blåsig, men när infravärmen slogs på så kom sommaren åter. Hamburgarna och den stekta strömmingen smakade i varje fall utmärkt.

SE-IUD var inte det enda LFK flygplanet på

Stegeborg. SE-KMH och SE-MEB var också där.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Dessutom var ett antal andra ESSL baserade flygplan närvarande. Stegeborgs hamnkrog har grillkvällar under sommaren. Perfekta tillfällen att samla ihop ett antal LFK:are och åka dit i grupp.

Säkerheten hade förbättrats betydligt till detta år. Det fanns nu avspärningar som gjorde att flygplan separerades från icke flygkunniga.

Stort tack till MAF för en fin dag och stort tack till Stegeborg för att ni håller ett utmärkt gräsfält tillgängligt bara en studs bort från ESSL. Alla LFK:are bör besöka Stegeborg och Visingsö minst en gång per år!



Noch ein Schnitzel!



Det var länge sedan LFK anordnade en klubbgemensam långflygning. Klubbflytten har tagit mycket kapacitet de senaste två åren. Men nu börjar det bli tid över för att koncentrera verksamheten på det som är viktigt, d.v.s. att flyga!

På årsmötet så tog klubbstyrelsen upp ämnet och frågade om det fanns några som var intresserade av att hänga med. Ett tiotal medlemmar uttryckte intresse för att åka ut på en långresa.

Till slut så skulle det bli följande flygplan och klubbmedlemmar som deltog i resan:

- SE-IUD (Piper PA-28): Nils-Erik Peterson, Peter Curwen och Björn Mårtensson.
- SE-KIT (Piper PA-28): Thomas Lilja, Thomas Hylander och Anders Wallerman.
- SE-MEB (Diamond DA-20): Mattias Kastman och Björn Rystedt.
- SE-XYB (Vans RV-6): Thorleif Gustavsson med fru.

Planering

Ett första planeringsmöte hölls och där beslutades det att resan skulle gå till Peenemünde. Avståndet är lagom långt för en PA-28, som når dit utan mellanlandning för tankning och raketmuseet passar väl för oss flygnördar.

Möjligheten att få tag på landningskort skiljer sig lite från land till land. De danska landningskorterna var lika enkla att få tag på som de svenska då de finns officiellt på danska luftfartsmyndigheternas hemsida. De tyska landningskorterna finns att köpa via bl.a. Skydemon. Om man ofta åker ner till Tyskland så är detta en klok investering. Nu lyckades Nicke få tag på landningskort både för Peenemünde, Heringsdorf och Rügen.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Vi köpte ICAO-kartor över Rostock-området i Tyskland samt Danmark. Dessa kartor är i 500.000-del, men är mycket bra. På kartan står frekvenser för flygplatser och när man ska byta från en trafikledning till en annan. Personligen så föredrar jag dessa framför de usla dubbelsidiga TMA-kartorna från KSAB. Dock så kan jag rekommendera de nya [kulspetspennorna som säljs på KSAB](#). De går utmärkt att använda på icke plastade kartor, fäster bra och går att suddas bort efter ett par dagar utan att lämna spår på kartan.

Jag använder [Skydemon](#) som planeringsprogram. När väl planeringen är gjord så för jag över den på papperskarta som back-up. Inom kort ska KSAB Svenska Flygfält finnas att köpa direkt för användning i Skydemon. Detta ser jag fram emot då jag för tillfället sagt upp min prenumeration på Svenska Flygfält då pärmen är tjock och tung att ta med på flygning och den app som finns är för dålig.

Veckan innan flygningen så samlades vi allihopa för att säkerställa att framför allt vädret var OK på ruten samt synka våra navigeringsberäkningar och se till att alla hade aktuella landningskort m.m. Turen var med oss och det skulle vara CAVOK i hela Norden under helgen. Det var först på tisdagen efter att vi kommit hem som lite sämre väder med åska och regnskurar skulle dra in över Sverige.

Ljungby (ESMG)



att mellanlanda för att tanka i Ljungby Feringe. Jag hade kontaktat klubben för PPR enligt [information på deras hemsida](#) och fått rådet att gå över till [segelflygarna](#) på andra sidan av fältet. De har ett mycket stor klubbhus och var mycket hjälpsamma. Vi fick skjuts i deras fältil bil fram och tillbaka när vi tankade. Det ska gå att betala med kort, men de hade problem med kortanläggningen, så vi betalade kontant. Efter tankningen så hoppade vi in i vår DA-20 igen för navigeringen ner till Peenemünde. Vädret var strålande, så vi kunde utan problem stiga till FL95 när vi passerade över Östersjön. Trafikledaren på Bremen Information hade en intressant engelsk dialekt. Tankarna gick till reklamsketchen ["What are you sinking about..."](#).

För oss som åkte i DA-20 så var resan till Peenemünde lite väl lång. Dels så blir det på gränsen rent bränslemässigt om vi skulle ha 45 minuter bränslereserv, men framför allt så ville vi sträcka på benen och byta pilot då det är lite trängre i en DA-20 jämfört med PA-28. Att resa två personer i en DA-20 blir en smula trångt i kabinen. Särskilt eftersom vi tagit med oss tält för att kunna övernatta på Arnholt. Valet på nedresan blev därför



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Peenemünde (EDCP)



Peenemünde flygfält har sedan andra världskriget använts av de Östtyska luftstridskrafterna och det fanns fortfarande spår av deras användning i form av bunkrar där flygplanen stod förvarade samt ett gammalt vrak i närheten av tornet. En NOTAM hade förvarnat oss om att halva fältet var avstängt då man höll på och reparerade ytbeläggningen. Även på taxibanorna och plattan så var det en hel del ojämnheter mellan betongplattorna. Det finns en hel del djurliv i området och tornpersonalen berättade att man ofta hade hjortar, räv och vildsvin på banan.

Landningsavgifterna betalades kontant vid varje start i tornet. Landningsavgiften var beroende på flygplansvikten. DA-20 blev därför något billigare. 15 Euro i stället för 18. Vid hemresan så ville vi åka lite tidigare än den ordinarie öppettiden 10.00 och fick därför betala 50% i tillägg. Hade vi startat ännu tidigare hade det tillkommit 30 Euro i tillägg då man måste skicka personal till tornet.

Bränslet kunde betalas med kort, men det tillkom en administrativ avgift på 10-15 Euro! Det gick att betala med ett tyskt betalkort, men det hade givetvis inte vi svenskar. Det gick även att betala kontant, men vi hade inte plockat ut tillräckligt med Euro.

Personalen som jobbade på Peenemünde var mycket bra. En delförklaring var säkert att de förutom att vara flygledare även var piloter och turades om att köra rundflygning med gäster eller att sitta i tornet. Något att ta efter även i Sverige för små flygplatser?



På flygplatsen blev vi mött av personal från hotellet som för 6 Euro skjutsade oss från flygplatsen. Det är dock inte så långt att gå (ca 2 km), så resten av dagarna så gick vi mellan hotellet och flygplatsen. Hotellet "Halbinsel Resort" låg precis bredvid raketmuseet. Vi betalade ca 750 kr för två natters boende och rummen var bra med eget kök. Hotellet låg vid en hamn med en samling f.d. östtyska fartyg (bl.a. en "Tarantul") som låg vid kaj som flytande museum och ett antal segelfartyg som låg på land och användes som boende eller restauranger. Ett par av de gamla fartygen var till salu om någon är intresserad av en gammal rysk robotbåt att glida runt med i St Annas skärgård?

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



På fredagen så gick vi direkt efter incheckningen på hotellet ner till staden Peenemünde där vi givetvis startade vår tysklandsvistelse med en Wienerschnitzel och ett glas öl. Mätta och belåtna drog vi sedan vidare till [raketmuseet](#). Av själva raketbasen finns det inga spår kvar då den bombades under kriget. Museet ligger numera i den gamla kraftstationen som försörjde basen med el. Det är mycket intressant att gå omkring och titta på utställningen. Tyskarnas raketforskning var oerhört långt före alla andra länder vid denna tidpunkt och efter kriget så blev det huggsexa mellan USA, Sovjetunionen, Frankrike och Storbritannien att komma över deras teknik. USA fick tag på chefsingenjören Werner von Braun och Sovjetunionen fick tag på mycket material då basen hamnat inom deras intressesfär efter kriget. Resten är historia. Ryssarna kom först ut i rymden, men USA vann till slut och kom till månen. Se dokumentär längst ner i detta inlägg.

Det mest intressanta var givetvis fullskalemodellerna av [V-1](#) och [V-2](#)

som fanns utanför museet. Men även för mig framkom det helt nya fakta som t.ex. att man testat att skjuta V-2 från ubåt under vatten! Tänk om denna teknik blivit klar under andra världskriget! Då hade även USA kunnat få utstå en [Blitzen](#). Det mesta på museet fanns beskrivet på engelska. Det finns även audioguider på flera språk, inklusive svenska, att hyra. Dock så var det mesta i deras shop på tyska. Lite synd då många böcker verkade intressanta.



Efter raketmuseet så tog vi en glass i hamnen. Den är under kraftig renovering med bl.a. nya strandpromenader. Gamla Östtyskland håller sakta men säkert på att nå samma nivå som resten av Tyskland. Med tanke på de fina badstränderna i området så kommer priserna att stiga. I hamnen låg också en gammal rysk museiubåt ([U-461 av "Juliettklass"](#)) som en del av oss passade på att besöka. Jag var för trött efter en lång dag och gick i stället och duschade och planerade morgondagens flygning. På kvällen gick vi till en restaurang i hamnen som specialiserat sig på sill av alla de slag. De flesta av oss valde dock gulaschsoppa och en öl.

Heringsdorf (EDAH)

På lördagen så delades gruppen upp. Tre besättningar med flygplan valde att åka till [Heringsdorf](#) och Thorleif med fru valde att åka till badstranden i Rügen. Vi flög dit i tregrupp och visade upp oss för badarna på de långa stränderna.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

En intressant detalj med Heringsdorf är att halva kontrollzonen ligger i Polen! Det gäller därför att inte navigera allt för mycket fel om man flyger utan färdplan. Ligger man under instrumentinflygning till Heringsdorf så är det dock OK att ledas in över polskt luftrum.

På besöksparkeringen var det, precis som de flesta ställen vi besökte på resan, fullt med privatflygplan. Det känns verkligen som privatflyget lever i Tyskland. En klar skillnad mot Sverige där de höga avgifterna och stängda flygplatserna lett till dagens situation där många klubbar mer eller mindre slåss för sin överlevnad. Vad är det man gör i Tyskland som skiljer sig från Sverige?



Huvudmålet i Heringsdorf var [Hangar 10](#). Det är ett flygande flygmuseum där man renoverar veteranflygplan till flygande skick. När vi var på väg ut till flygplatsen i Penemunde inför resan till Heringsdorf så blev vi överflugna av en P-51 Mustang. Det var ägaren till Hangar 10, allmänt känd som "The Owner" som tog ut henne på en flygtur. Man kan också betala en slant för att få flyga med i något av flygplanen. När vi var där fanns det en DA-40, en PA-18 Cub och en Boeing Stearman som det gick att åka med i. Tyvärr ingen Jungmann, annars så hade jag givetvis nappat på att få en flygtur eftersom vårt flygplan inte blir luftvärdigt detta år. Tidigare har det funnits en tvåsitsig Spitfire som de med stor plånbok kunde få

sig en tur i.

Flygplanen var i utmärkt skick och det fanns en hel del att titta på. Messerschmitt Bf 109 G-14 och Bf 108 "Taifun" (Taifunen var helt nyrenoverad, men Bf 109:an var ännu inte luftvärdig), Spitfire Mk IX, Yak 9, P-51 Mustang, Bücker Jungmann m.m. De har även en tvåsitsig Bf 109 G-12 som snart är luftvärdig. Den fanns dock inte i utställningshallen. I anslutning till museet fanns det en restaurang. Vi tog oss där givetvis ännu en Schnitzel!

Restaurangen har utsikt över flygfältet och det var



full aktivitet. Under tiden vi satt där landade tre kommersiella flygplan ([trafiken](#) verkar vara fokuserad till sommaren) och ett antal privatflyg. På hemresan från Heringsdorf så tog jag och Mattias en liten avstickare och flög över [Prora](#) som ligger i Rügenbukten. Det är en gigantisk hotellanläggning som skapades av nazisterna före andra världskriget. Den har stått tom i många år, men nu håller den på och renoveras och lägenheterna i närheten av stranden [säljs för stora summor](#).

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

På lördagskvällen så tog vi tåget från Peenemünde till Karlshagen. Det dök aldrig upp någon som ville ha betalt, så vi åkte gratis! Under kriget så var det i Karlshagen som personalen som tjänstgjorde på robotbasen bodde. Här är det gott om restauranger och stranden är milslång. Vi hade ätit tillräckligt med Schnitzel denna dag, så i stället valde de flesta av oss något annat. Självt så åt jag en god Pasta Carbonara. Givetvis med en tysk öl!

Rügen (EDCG)

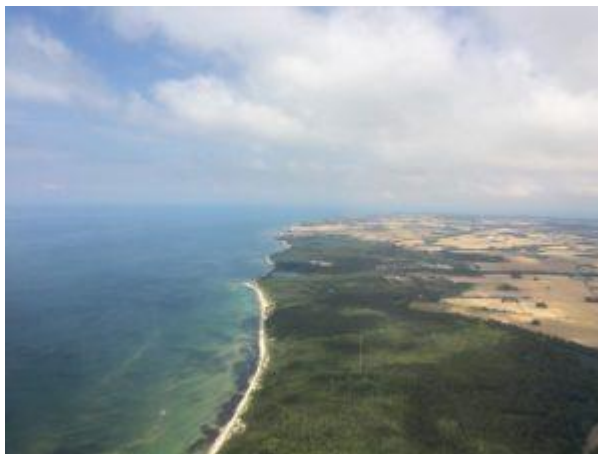


På söndagens hemresa från Penemünde så valde vi lite olika vägar, men alla valde att åka via [Rügen](#). Vi som åkte DA-20 valde dessutom att åka lite tidigare då vi beslöt att flyga till Anholt och sova över innan vi fortsatte till Linköping på måndag. Rügens flygfält är mycket välskött. Även här fanns det gott om privatflygplan runt omkring på fältet. Flygplatsen öppnar 09.00 och caféet 10.00. Landningsavgiften på endast sex Euro betalades vid landningen inne på flygplatsen. Det var en hel del aktiviteter med tandemhoppning i fallskärm runt fältet. Vi tog en frukost med en stor omelett, bröd, juice och kaffe på caféet och tittade på flygplan som landade och startade.

Precis när vi lämnade Rügen så kom SE-IUD och SE-KIT dit för landning. De avsåg att äta lunch och vi sade hej till dem på radion innan vi drog vidare till Bornholm.

Bornholm Rønne (EKRN)

Inflygningen till [Bornholm](#) var intressant. Det låg ett norskt flygplan strax före oss på samma kurs och ungefär samma avstånd och Bornholms flygplats har ingen radar så man måste själv tala om hur långt man har kvar till flygplatsen! Vi lyckades till slut få syn på den norska kärnan som tagit en liten sightseeing över staden Bornholm. Landningsavgiften på 60 danska kronor betalades på flygplatsen i briefingrummet. Där fanns även en dator med Internet tillgängligt. Man fick ringa till tornet som skickade en fax med avgift. Sedan fanns det en kortläsare som man kunde nyttja för att betala avgiften. Vid utpassage till parkeringen så fick man visa upp kvittot på att man betalat. Smidigt och bra!



Efter vi betalt landningsavgiften så tog vi bussen ner till staden för att sträcka på benen och ta en glass. Danska pengar gick att plocka ut i en bankomat på flygplatsen. Bussresan kostade ca 25 danska kronor per person och resa och det tog ca 15 minuter att komma från flygplatsen ner till centrum. Bussarna går en gång i timmen. Man får dock fråga sig runt för att få koll på vilken busshållplats som gäller vid resan tillbaka till flygplatsen.

Precis när vi taxade ut så kom SE-KIT in på parkeringen. De hade hunnit äta lunch i Rügen och nu kommit ikapp oss under tiden vi vandrade omkring i Bornholm. SE-IUD landade inte på Bornholm, utan gick direkt tillbaka till Linköping. Vi hörde dem dock på Sweden Control efter vi startat från Bornholm med riktning mot Sverige och Eslöv.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Eslöv (ESME)



Efter landning på [Eslöv](#) så mötte vi Thorleif med SE-XYB. De hade tänkt hälsa på EAA-gänget där, men ingen var på plats. Klubbhuset var även det tomt och låst, men vi lyckades få hjälp av ett par klubbmedlemmar med att tanka. Vi stod i valet och kvalet att landa tungt på Arnholt eller vänta med att tanka i Varberg. Varberg tar dock inte kort för att betala tankning med och därför så blev det tankning i Eslöv.

Jag och Mattias promenerade sedan iväg till en McDonalds restaurang som ligger i närheten av fältet för att få i oss en bit mat. Sedan bar det vidare till Höganäs för lite fika.

Höganäs (ESMH)

På [Höganäs](#) så var det full aktivitet. Strax efter att vi landat så dök det upp fyra tyska flygplan, bl.a. En [Dornier Do 27](#), en [Piaggio/Focke Wulf 149](#) och en Messerschmitt Bf 108. De skulle sova över och sedan besöka [Mikael Carlsson](#). Det lustiga var att vi stött på samma gäng i Heringsdorf! De var intresserade av tips om trevliga små gräsfält i Sverige och vi rekommenderade Visingsö och Stegeborg. Efter en glass och en kopp kaffe så var det dags att åka utomlands igen.



Anholt (EKAT)

Anholt är ett lite speciellt flygfält. Det är 620×20 meter, men eftersom det består av gräs med sand som underlag så är halva bredden avstängt och sedan



byter man lite då och då mellan högra och vänstra banhalvan i användning för att inte slita på underlaget så mycket och ge tid till att vattna och jämna till banan. Flyg därför över plats inför landning och säkerställ vilken sida som är i användning! Det finns vita kryss i varje banbörjan på den sida som inte används.

När vi landade så var det mycket lugnt i luften, men det kan blåsa rejäl sidvind då hela ön är mycket exponerad för vind och beväxtligheten mest består av ljung och små buskar. När man taxar in på plattan så består den till första delen av cementplattor. Vi fick rådet att vara försiktig med att taxa utanför denna platta utan hellre kupera och sedan boga ut flygplanet för att säkerställa att det

inte sjunker ned i sanden under gräset.

Frekvensen 131,5 MHz som används på Anholt stod inte i [AIP](#), men väl på ICAO-kartan. Copenhagen Information har dålig täckning över Anholt, så vi var tvungna att stiga till ca 2000 ft efter start för att få kontakt när vi åkte tillbaka till Sverige.

Anholt är en populär destination. När vi landade så stod det ett antal flygplan på plattan. Svenska, danska och tyska. Vi hade dock inga problem att få plats med vårt flygplan.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Landningsavgiften på Anholt är hög, 350 kronor. Men eftersom den går direkt till driften av flygplatsen så tycker jag att det var värt pengarna på samma sätt som jag gärna sponsrar driften av Visingsö. Landningsavgiften betalas kontant och läggs i ett kuvert samtidigt som man registrerar landningen. Vi blandade med svenska kronor och Euro då vi inte hade jämna pengar.

Anholt är ett naturskyddsområde. Man får därför inte tälta annat än på campingplatsen. På norra sidan om ön så finns det ett fågel- och salskyddsområden, så lägsta flyghöjd där är 1000 ft.



Det gick att hyra cyklar i hyffsat skick direkt på flygplatsen. Vi ringde ett telefonnummer som fanns uppsatt i boden vid flygplatsen och fick en kod för att öppna låsen som cyklarna var kopplade till. Sedan betalade man hyran (60 danska kr/cykel och dygn) nere vid cykeluthyrningen som ligger i Anholt hamn. Det gick bra att betala med kort. Vill man gå så är sträckan inte särskilt lång, ca 2 km. Karta över Anholt hittade vi sedan på cykeluthyrningen.

De flesta som kommer till Anholt gör nog det via båt, för hamnen var helt fullbelagd med segelbåtar. I hamnen finns det också möjlighet att få mat. Vi valde ett fullsatt ställe kallat ”[Algot fra](#)

[Havet](#)” som serverade öl från ett danskt mikrobryggeri. Till detta tog vi en gigantisk portion Nachos.

Vi sov över i tält på campingen vid hamnen. Det kostade 80 danska kr per person. Lite livat då det är många ungdomar som campar och när vi var där så var det en kitesurfningsfestival. Innehavarna till granntältet hade vissa gymnastiska övningar för sig under kvällen och vi funderade på att applådera när det till slut blev tyst. Det finns dock ett antal pensionat på ön som man kan kolla upp om man vill sova lite bättre.



Jag kan starkt rekommendera [Anholt](#) för en flygutflykt. Det är en intressant flygplats att landa på och en annorlunda plats att besöka. Ön räknas som Europas nordligaste öken! Läs resereportage på denna [länk](#). Hade vi haft mera tid så hade jag valt att vandra runt på ön då det fanns gott om vandringsleder.

- Läs även om tidigare klubbflygning till Anholt i Kontakten nr [4 1987](#).
- Se den här [länken](#) för mer information om Anholt och hur man flyger dit.
- Här är en officiell [länk](#) med fakta om Anholt.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

På måndagsmorgonen cyklade vi ner till hamnen och tog en frukost. Därefter så betalade vi för cyklarna och cyklade tillbaka till flygplatsen där vi lämnade cyklarna och bytte färdmedel till DA-20 och tog kurs på svenska kusten igen för landning på Varberg.

Varberg (ESGV)

Varbergs banor ligger mitt på ett stort gräsfält och det är därför inte helt enkelt att se landningsriktningarna. Vi hade valt att landa på bana 12. När jag flög in över plats så kunde jag urskilja banorna. Jag hade också bra ögonmärken med strandlinjen som upphållning för insvängen mot banan, men under insvängen så försvann alla referenser i motljuset och vi kunde inte se banan! Först när vi kom mycket nära sättningspunkten så såg vi banindikeringarna. Kritiskt när banan är bara 560 meter lång!



I klubbhuset så var det massor av folk som fikade. De flesta verkade dock vara besökare till caféet och vi hittade ingen klubbmedlem att prata med. Dock så gick vi ut i hangaren och tittade på ett par hemmabyggen innan vi hoppade in i flygplanet för en lågnavigering upp till Visingsö. Vi besökte Ullared på det enda sätt

en flygare kan besöka Ullared, d.v.s. tittade ner på köerna från luften!

Visingsö (ESSI)



Visingsö flygfält är en riktig pärla bland svenska flygfält.

Landningsavgiften är 60 kr, men Jönköpings Flygklubb uppskattar om man betalar extra då det är dyrt att hålla fältet öppet. Nu är det dessutom enklare för oss besökare då det går att Swisha in landningsavgiften. Vi betalade därför 100 kr samt 40 kr för lån av två cyklar. Sedan cyklade vi ner till Visingsö hamn och tog en dagens i form av Pytt i Panna. Det är mycket vackert på Visingsö och vi LFK:are bör åka dit så ofta det bara går.

Visingsö Fly-In är inplanerat till den 6-7 augusti i år.

Efter det så blev det en lågnavigerings längs med Vätterns strand innan vi landade på ESSL. Ett mycket bra slut på en trevlig helg!

Summering av erfarenheter från resan

Vi hade ett fantastiskt väder hela resan. Knappt ett moln och inte allt för jobbiga vindar. Bättre förutsättningar kan man knappt få för en bunt med reseflygnybörjare. Åker man på en längre resa så måste man dock räkna med alternativa sätt att ta sig fram alternativt att sova över någon extra natt. DA-20 går bara att köra VFR och i de övriga flygplanen så var det bara Nicke som hade IR-certifikat.

Peenemunde, Heringsdorf och Anholt är perfekta platser att flyga till. Ca 2,5 timmars flygning från Linköping och man är nere i Europa. Jämför med att sitta och traggla i bilköerna på E4 och färja eller bro över sundet.

Genom att göra en gemensam klubbresa så kan man dels dela på kostnaderna för resan, men man kan även lära sig av de andra och komma över den tröskel det innebär att ge sig på en ny utmaning. Nästa gång vet man vad som behövs göras och beslutet att resa eller inte blir lättare att ta. Då är det mest väder och tillgång på flygplan som är begränsningen, inte de personliga färdigheterna.

Det funkade bra att skicka in färdplaner via Aroweb och även att direkt ringa till Arlanda FPC.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

I Danmark så är det inga extrakostnader för Internet via mobiltelefon. Detta underlättar när man vill få information om väder och flygplatser. De flesta klubbar har idag så bra hemsidor att man kan få den mesta informationen via dessa.

Totalt så flög jag och Mattias ca 785 nm på ca 8,5 h flygning och 12 flygpass. Vi besökte tre flygplatser i Tyskland, två i Danmark och fem i Sverige.

För min del så satte jag nytt personligt rekord. Så här långt söderut har jag aldrig flugit på egen hand tidigare. Under min tid i Flygvapnet så fick man inte ofta chans till utlandsflygningar och oftast så var det inom ramen för [SveNorDa](#) samarbetet i Norden.

Att resa långt i DA-20 gick bra även om det var lite trångt med bagage. Dock så är jag inte vän med hur man får motorn att starta på ett bra sätt. Snapsar man för mycket så blir motorn sur och då är det lätt att köra slut på batteriet. Vi hittade inte batterikablarna innan vi åkte iväg, så vi var försiktiga med snappsningen och då ville motorn inte starta på grund av detta. Men vi lyckades varje gång och blev efter ett tag bättre och bättre på att avgöra hur mycket snappsning som behövdes. Vi hade plockat med en bogstång, då DA-20 är lite svår att boga för hand. Däremot så hade vi missat att det inte fanns några förankringslinor i väskan som låg i flygplanet.

Garmin 430 och 500 fungerar utmärkt för navigering. Men, då jag och Mattias tidigare bara nyttjat DA-20 för korta VFR-flygningar så har vi inte satt oss in i alla detaljer i användargränssnittet för Garmin 430/500. En sak som vi inte lyckades få till var att ställa in radial på en VOR-fyr. Därför så navigerade vi enbart med GPS och visuell navigering.

Under hösten så kommer vi att på en klubbkväll visa bilder och berätta om resan för att skapa intresse för en resa nästa år. Det pratas i gänget som åkte på denna resa bl.a. om Frankrike och Normandie för att besöka minnesplatser och museum tillägnade D-Day. Förhoppningsvis så kan vi då åka ut med ännu fler flygplan och medlemmar!

Stort tack till Nicke som hållit i mycket av planeringen, beställde hotellrum i Peenemünde och fixade PPR i Tyskland!

P.S: Jag fick ett tag efter att vi kommit hem höra att tyskarna vi träffade i Höganäs landat på ESSL. De skulle besöka Flygvapenmuseum. Flygvärlden är liten ibland!

Lärdomar och badtider



När jag tog mitt flygcertifikat för ett par år sedan så kändes det som att världen just hade blivit min lekplats. Jag kunde se mig själv flyga världen runt, från Kapstaden till Grönland, eller varför inte frukost i Tyskland för att flyga vidare till en lunch i Österrike.

Eftersom det visade det sig att Sverige var fullt av roliga destinationer så det blev mestadels fika på Gotland när äventyrshumöret kom fram. Min världslust övergick lite mer till rädsla för ovetande – Hur pratar man med ATC i Tyskland? Kommer det kosta min ena fot att landa i Schweiz?

Efter att ha bott två år på Irland så bor jag just nu i Schweiz. Motiverad att börja flyga i alperna så uppsökte jag första bästa flygklubb och började skola bergsflygning och lokala föreskrifter. Ett par månader senare så frågar en instruktör ”Vi är tre plan som ska flyga till Kroatien för att bada, ska du med?”. Ett sådant erbjudande tackar man inte nej till.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Sällskapet bestod av 12 piloter uppdelade i 3 st PA28 varav en instruktör i varje plan. Varje grupp valde sin egna rutt för att komma till vår slutdestination LDLO på ön Lošinj. Rutten min grupp valde var LSPV – LOWI – LOWK – LDLO varav undertecknad valde att flyga första benet.

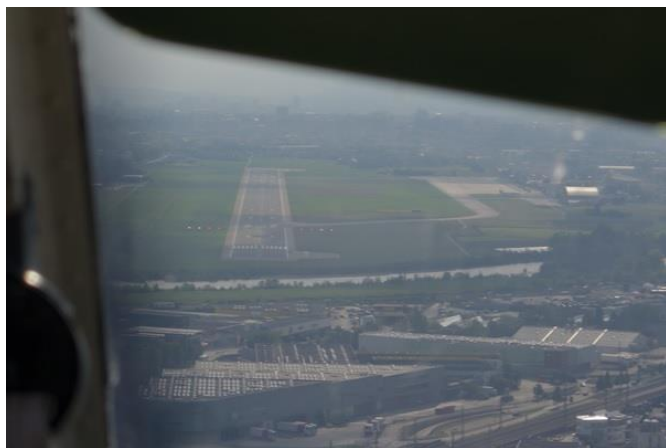
Den 28:e maj 2016 var en regnig morgon med marginal prognos från vår avfärds punkt LSPV. Efter att diskuterat våra alternativ och övertygat oss om att det alltid finns minst ett alternativ under hela rutten så var vi redo för att starta.

LSPV har en 500 m asfaltsbana med vatten efter ena tröskeln åt ett håll och kärr åt det andra – man vill helt enkelt upp så fort det går. Vi vägde så nära man kan komma MTOW och dessutom regnade det som kan ses, knepigt! Även att flyghandboken säger att det inte ska vara några problem kan jag inte hjälpa att vara lite nervös. Det är ju inte direkt de 2000 m vi har på SAAB, och Motala har jag bara startat med relativt låg vikt och i bra väder. Instruktören Franz som har många hundra timmar på den banan övertygade oss om att det inte skulle vara några som helst problem. Sagt och gjort, två steg klaff och HB-PNN lättar nästan av sig själv. Inget konstigt alls faktiskt. Första farhågan avklarad!

En bild gör en hyfsad avbildning av Alperna, men att vara där och ha berg i hela synfältet måste upplevas! Berg som dessa har något nästan magiskt över sig när man är uppväxt i platta södra Sverige. Jag minns så väl min egna första långnav som då hade ett stop i Jönköping med sina hela drygt 500 fot högre elevation. Jag var nervös – nu var jag ju tvungen att tänka om mina höjder! Som tur är vänjer man sig snabbt att räkna fram höjderna.



Ett av de intressanta fenomen som uppträder i alperna är att du inte alltid har radiokontakt med ATC helt enkelt på grund av att bergen blockerar radiosignalerna. Detta var en ny skrämmande sak att uppleva, men som Franz sa: ”inte mycket att göra åt, bara fortsatt att ropa rapporter”. Ibland bröt ATC igenom och bekräftade rapporten och verkade inte det minsta förvånad eller oroad över att vi tappade kontakten – bara jag som bortskämd Svensk pilot som var lite lätt nervös över vetskapen att trafikseparation var helt upp till oss själva.



Efter inte särskilt länge fick vi kontakt med Innsbruck Approach och fick en okomplicerad klarering att flyga mot LOWI.

Med berg på båda sidorna av LOWI är det en rätt magnifik flygplats. Man förstår varför det sägs att den flygplatsen har en av de svåraste ILS-approacherna i världen.

KONTAKTEN

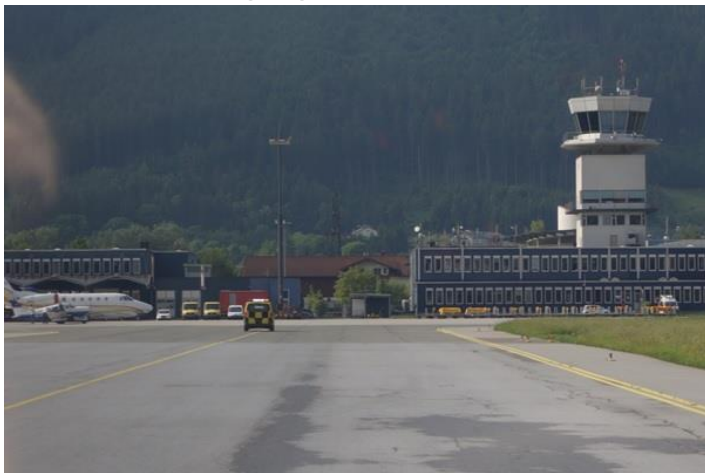
Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Undertecknad har inte landat på många större flygplatser i sina dagar så saker som handling, beställa bränsle, tull, etc. är mycket spännande. På Innsbruck så väntade en vänlig bil med saftblandare som snällt visade vägen. Vet att jag tänkte "Järnspikars, kommer han börja vifta med pinnar nu? Jag kommer ju inte ihåg vad allt det innebär!" och givetvis blev det så. Ett djupt andetag senare så inser jag till min stora glädje att tecknen är otroligt logiska och det är svårt att missförstå vad som menas. En lättnads suck efter att ha fått "Cut engines" och tystnaden lägger sig i cockpit i någon sekund innan glädjen tar över – vi är på väg!

Vi har en lång väg framför oss så vi skyndar oss att betala landningsavgift, tar en snabbfika, och briefar det uppkommande benet till Klagenfurt LOWK. Detta benet ska flygas av en PPL-student med Franz som lärare. För min del innebär att det kommer pratas mer avancerad tyska än jag kan hänga med på, så jag kurrar ner mig i baksätet och drar fram min surfplatta med mina Jeppesen-kartor och leker navigationsövningar.

Jag har alltid varit lite anti-surfplatta för kartor. "Jag kommer alltid ha med mig Svenska Flygfält!" har det låtit. Efter att ha insett att Schweiz har också en pärm av minst samma tjocklek som Svenska Flygfält börjar man inse att om man vill ut i Europa och förväntar sig att ha med sig alla kartor så går det helt enkelt inte. Och då har vi inte ens börjat prata om att hålla alla dessa pärmar uppdaterade.

Kul observation är att just Jeppesens kartor verkar vara otroligt väl uppdaterade. Även andra appar som mina medpiloter använde hade inte alla de temporära restriktionerna och varningarna som mina kartor hade. ATC visste dock att folk brukade missa dessa så de försäkrade sig om att vi visste vart vi skulle hålla oss. Vi kunde med gott samvete säga att vi visste om områdena.



Efter att ha fått torntet att gapskratta över radio för att ha uttalat en rapportpunkt som motsvarigheten till "bröstvärta" så lämnar vi LOWK för sista benet till LDLO. Vädret är fortsatt fantastiskt här och våra regniga bekymmer från morgonen är, ordagrant, helt bortflugna.

I Klagenfurt tar vi det lite mer piano och tar oss tid att lämna säkerhetszonen på flygplatsen efter att ha betalat landningsavgiften. En toast och kaffe sitter välbehövligt medans vi väntar in de andra planen. Ett av våra plan valde att flyga söderut från Innsbruck via Italien och berättade nu hur kul det var att höra två Italienska piloter på 123.45 MHz prata med varandra med viss brådska i rösten – "Pronto pronto!" hade tydligen växlats piloterna emellan, något vi tog till oss och upprepade med den bästa Italienska brytning innan det sista kaffet dracks upp och vi traskade tillbaka till terminalen.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Eftersom vi ska ut över öppet vatten så har vi bokat fram flytvästarna. Vi hade rikligt med tid innan vi lämnade kusten så det var ingen fara att sätta på sig västarna inne i planet, men det var tillräckligt bökigt för att jag absolut hade valt att flyga med västen på från start om jag var den enda piloten. Värt att tänka på.



Väl landat på LDLO så blir vi mottagna av en person på fyrhjuling som glatt visar vart vi ska ställa oss. Han frågar hur länge vi ska parkera och med informationen att vi bara ska stå över natten så får vi en plats som är långt fram för att undvika inparkering. Tydligt flyttar de runt plan om de måste, för det var viktigt att vi inte hade parkeringsbromsen i.

Jag vågade inte ta kort på passkontrollen, men denna bilden på hur receptionen på flygplatsen ser ut är rätt talande. Passkontrollen var inte mer avancerad. Inte direkt Arlanda.

Vi tar och sätter oss i en pub som är lägligt placerad precis bredvid flygplatsen för att vänta

in våra vänner i de andra planen. Vi passar även på att boka en taxi, som anländer förvånansvärt fort. Som tur var hade chauffören inga som helst problem att vänta den hela timmen det tog för att det sista planet skulle anlända och för att dricka upp den välförtjänta ölen.

Äntligen! Incheckade och klara så tar det inte många minuter för att gänget nu återfinns i badkläder simmandes i medelhavet. Fantastiskt!

Det enda som behövs efter en sådan dag är att man äter gott som bra avslut. Sagt och gjort: dags för lite mat i solnedgången.

Två saker var anmärkningsvärda med Graz (LOWG).

- Första saken var att bränslet kunde bara betalas med kontanter, men det var som tur var inga problem att få springa in i terminalen och ta ut pengar medan tankningen skedde. Mina medpiloter vaktade planet medan jag letade upp en bankomat.
- Andra saken är just bankomaterna. Man kunde få välja exakt vilka sedlar man ville ha! Om man fick önska så hade jag gärna haft sådana i Sverige också. Smidigt i just dessa situationer då man inte vill komma med en 100€-sedel till den vänlige bränsleföraren.



Efter en matbit och snabb titt på vädret så bär det av mot Salzburg – LOWS. Vädret börjar se lite mysigt ut mellan oss och Schweiz, något som vi senare kommer upptäcka just hur dåligt det är på väg att bli.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Salzburg är hemflygplats för en legend i flygsammanhang – herr Dietrich Mateschitz, grundaren av Redbull. Han har nämligen sin Hangar-7 där – ett museum med massa häftiga Redbull-plan som man får gå och kolla på. Otroligt häftig, rekommenderas varmt – och gratis var det också. Med vetskapen att vädret håller på att busa med oss så tar vi en lång kritisk blick på radarbilder och rådfrågar folk på marken hemma i Schweiz. Det ser inte bra ut, men vi har massa alternativflygplatser på vägen så vi bestämmer oss att vi ändå ska försöka. Vi sadlar upp för det som förhoppningsvis är det sista benet.



När det visar sig att två av våra plan blir färdiga med run-up precis samtidigt, så anordnar de två mest erfarna piloterna i de två planen en rote-start! Superhäftigt! Detta var en sak jag bara antog var hårt reglerad och svårt att få tillstånd till. Givetvis krävs det träning i roteflygning och inget jag skulle få för mig att göra själv utan skolning, men vetskapen att det går att göra spontant gör mig glad.

På vägen hem så är det rätt tydligt att vi kommer inte komma länge än knappt till den Schweiziska gränsen och vi tvingas att gå ner på

ett flygfält vid namn Kempten Durach. Mirakulöst nog så lyckades vi precis förankra planen innan himlen öppnade sig, så vi förblev torra. Tydligt är de kända i lokala kretsar för deras tårter, något som undertecknad passade på att undersöka. Det syns inte så bra på bilden, men regnet riktigt öser ner.

På grund av ett trasigt tändstift som upptäcktes under motoruppkörningen så kunde vi inte fortsätta resan med HB-PNN. Sista delen av resan är därför bilder från en taxi till en tågstation och sen en tågresa hem, och det passar sig inte riktigt på en flygblogg kan jag tycka. Så en sista lärdom: vi har ju lärt oss från teorin att om ett tändstift är trasigt så får vi taskig RPM vid uppkörning – men det man inte säger är hur mycket planet skakar. Jag kommer nog aldrig glömma bort hur otroligt fel det kändes i motoruppkörningen, vilket förklarar varför det är så viktigt att vi gör dem.

Dessvärre slutar historien här. Tack till [Flugplatz Wangen-Lachen](#) (och framförallt min instruktör Sergio) som bjöd in mig att få följa med på detta äventyr som jag sent kommer glömma! Tack till Walter som tog alla snygga bilder när han inte flög. Tack till Franz för att du stod ut med alla mina frågor. Och tack till alla andra piloter som var med och gjorde resan fantastisk!

En resa fylld av erfarenheter, planering och även spontanitet. Jag är inte längre rädd för att flyga utomlands utan längtar snarare nu tillbaka till att ta den där frukosten i Tyskland och lunchen i Österrike.

/Christian Svensson

Från Syd till Nord



sedan tillbaka genom Norge

2014 så var jag och Johanna och vandrade på Kinnekulle. Då uppstod tankarna om att vandra upp på Kebnekaise. Den ursprungliga planen var att åka nattåg till Kiruna, men under våren så beslutade vi oss för att satsa på att flyga. Jag fick också OK från klubben att boka KMH en längre tid för resan. Planen för resan innehöll ett antal delmål:

- Vandra från Abisko till Nikkaluokta, den sträcka som efter 2004 kallas "Dag Hammarskjöld Pilgrimsled" som även är en del av "Kungsleden". Total sträcka ca 105 km.
- Nå Kebnekaises topp
- Flyga från Linköping upp till Nordkap och

Planering

Då det alltid är oviss om man kan nå Kiruna med ett litet flygplan så valde vi att även boka tågbiljetter. Vädret kan ställa till det och flygplanet kan i värsta fall vara trasigt eller ha för få timmar kvar till nästa service så att det inte räcker till för en lång resa som den vi planerade att göra till Nordkap.

Först så skaffade vi kartor och turistböcker över Kebnekaise och Kungsleden. Hade vi åkt tåg till Kiruna så hade vi kunnat börja vandringen på lördag eftermiddag den 9 augusti och avslutat den på lördag morgon den 16 augusti. Sex dagar för vandring och toppbestigning trodde jag skulle vara fullt genomförbart (lite för optimistiskt visade det sig). Vi planerade att vara flexibla med från vilket håll vi påbörjade vandringen. Därmed så skulle vi kunna ha bra väder för toppbestigningen av Kebnekaise antingen i början eller i slutet av vandringen.

Det gällde att vara i bra fysisk form. Jag har problem med hälsporre och Johanna har problem med ett knä. Vi tränade därför med kortare löppass och i början av sommaren med en vandring på ca 20 km på Omberg. Bra för att träna fötter och gå in skor.



Flygresan var också en utmaning att planera. Framför allt eftersom det är långt mellan öppna flygplatser om man ska flyga en helg på sommaren. Dessutom har inte alla möjlighet till att erbjuda 100LL eller 91/96. Ett annat frågetecken var betalningen. I våra flygplan ligger det BP och Shelltankkort. På en del av flygplatserna i Norge krävdes Statoil kort.

Det som underlättade planeringen var att jag äntligen blivit klar med min IR-utbildning. Dessutom fick jag bra reseflygträning på LFK klubbflygning till Peenemünde tidigare under sommaren.

Inflygningskort kan man lämpligtvis hitta på AIP Norway. För de som är LFK-medlemmar så kan man också nyttja vår Jeppesen licens och skriva ut de aktuella flygplatserna. Efter att ha studerat inflygnings- och utflygningsprocedurer så tog jag beslutet att bara flyga till Norge om det var VMC väder. Bergen är branta och procedurerna blir därför komplicerade! Norska flygoperatörer kräver särskilt rutträning för vissa av flygplatserna i Norge.

Närmaste flygplatsen till Nordkap är Honningsvåg, men de har endast Jet A1 att erbjuda, så det passade inte så bra för min del. Valet blev därför att från Kiruna runda Nordkap och sedan tillbaka till Alta. Sedan skrev jag ut ett antal flygplatser på väg söderöver i Norge och avslutningsvis tillbaka in i Sverige via Östersund eller Borlänge. Vädret skulle få styra hur lång flygningen i Norge skulle bli.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Beslut

Fredagen den 5 augusti så var vi tvungna att besluta om det skulle bli tåg eller flyg upp till Kiruna. KMH mådde bra och hade 13 timmar kvar till 100h service. Med 10 h tillåtet överdrag så hade jag alltså 23 h tillgängligt för min flygning, vilket skulle räcka gott och väl. Jag räknade med ca 8-9 h upp till Alta och lika mycket tillbaka.

Vädret såg också hyffsat ut för flygningen. Det var sämre uppe i norr på lördagen, så vi valde att dela upp flygningen i två delar och besöka mina föräldrar i Söderhamn på vägen. Under veckan i Kiruna såg det tyvärr dåligt ut, men det var inget

som inte kunde lösas med bra kläder. Hemresan var det svårt att sja om, vilket man bör tänka på när man ska iväg på en lång resa. Särskilt när det handlar om fjällväder som (bevisligen) är svårt att prognostisera.

Vi valde då att avboka våra tågbiljetter. Här stötte vi på det första missen i vår planering. Vår biljett var ombokningsbar, inte avbokningsbar. Jag hade trott att man kunde omboka hur som helst, men SJ kräver att ombokning ska ske till resa inom 90 dagar. Eftersom det inte går att boka en biljett hur långt som helst i förtid så kunde vi inte boka om till en resa nästa år som vi hade tänkt. Lärdom, läs alltid det finstilla på SJ hemsida!

Flygningen upp till Kiruna

Jag hade pratat med flygplatserna i Arvidsjaur och Kiruna så att det var OK att landa även om tornet skulle ha stängts samt att det skulle finnas bränsle tillgängligt. Jag försökte dessutom få tag på [flygklubben i Kiruna](#), men när jag slutligen fick kontakt så visade det sig att de inte hade någon klubbstuga.

Min syster, som vanligtvis bor i Storbritannien, var på besök hos mina föräldrar. Så det passade bra med ett stopp i Mohed (ESUM). Jag hade pratat med en kompis, så han fixade så att jag fick hjälp med tankning av ett par medlemmar från [Söderhamns Flygklubb](#). De har precis som oss Hjelmco som bränsleleverantör och bästa sättet att betala är med Swisch. Flygningen upp till Mohed är mycket vacker om man följer Dalälven och sedan flyger längs med Hälsingekusten. Vi hade flytvästar på oss och hade dessutom packat ner en av överlevnadspaketet som finns i LFK värmestuga (krävs för fjällflygning enligt de gamla reglerna).

Vädret var bra på hela sträckan, en del skurar, men bra sikt. När vi närmade oss Söderhamn så började det bli svårt. Längs med kusten låg det marknära moln. [Fallskrämsklubben](#) hade precis släppt ner ett antal hoppare och deras hoppkärra var på väg in för landning. Precis bortanför fältet så tornade sig ett gigantiskt Cb upp sig. Jag hade dock bra kontakt med banan och beslöt mig att gå in för en direktinflygning efter att ha pratat med hoppkärran så att alla hoppare var på backen. På kort final började det regna och när vi stod på tankningsplattan så var regnet kraftigt och det åskade i närheten av fältet. Hopparna hade också överraskats av den kraftiga regnskuren och vissa av dem kom genomblöta gående över fältet efter att ha fått löst ut skärmen i moln. Jag hade gott om bränsle så hade jag inte hunnit in till landning så hade jag kunnat vänta ett bra tag och sedan vänt tillbaka till Gävle. Men det kändes ändå mycket skönt att efter 2 h flygning vara nere på backen när det visade sig att skuren låg kvar en bra stund över fältet.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Efter en trevlig kväll hos mina föräldrar där vi bl.a. testade mitt nya brädspel "Zombicide" så startade vi tidigt på söndagsmorgonen. Flygningen upp till Arvidsjaur (ESNX) genomfördes i mycket fint väder. Vi flög längs med kusten upp till Örnköldsvik och passerade bl.a. Höga Kusten bron. Sedan inåt landet. Efter 3 h flygning så var vi framme. Tornet var stängt, så det var bara att landa med egen uppsikt och leta sig fram till tankstationen. Det funkade alldeles utmärkt att tanka med vårt BP-kort. Vi gick runt och försökte få tag på någon att prata med för att låna toalett, men det var helt tomt på plattan och i hangarerna. Det blev därför en snabb start mot Kiruna (ESNQ).

Vädret var fortsatt bra och vi flög bl.a. över Porjus kraftstation. Här uppe finns bl.a. Vidsels stora skjutområde, så det gäller att ha kontakt med Sweden Control för att säkerställa att det inte är någon flygaktivitet. På vägen passerade vi dessutom Polcirkeln och jag kunde kryssa av en inteckning i LFK utbildningstecken! När vi närmade oss Kiruna så började vädret återigen att bli sämre. Det låg en ordentlig skur i närheten av fältet, men vi lyckades komma in och landa innan regnet nådde oss. Vi fick anvisningar av tornet var vi kunde parkera och tanka. Dock så visade det sig att kortautomaten var trasig vid tankanläggningen. Vi kontaktade personalen på plats, men de rekommenderade att vi i stället skulle tanka innan hemresan då automaten skulle lagas under veckan.

Flygplanet parkerades precis bredvid tankanläggningen. Det fanns gjutna förankringspunkter i asfalten på parkeringsplatsen, så det blev väl förankrat. Det kan nog behövas med tanke på de kraftiga vindar som kan uppstå i fjällvärlden. Nu var det dags att byta om till vandringskläder och lämna allt som hade med flygningen att göra i flygplanet. Sedan fick vi hjälp av flygplatspersonalen att komma ut genom grindarna. Att landa efter att flygplatsen har stängt kan med andra ord ställa till problem!



Flygbussarna gick inte så ofta och kostade dessutom 110 kr/person. Vi valde därför ta Taxi för 350 kr till hotell Bishops Arms i Kiruna. När jag skulle betala taxin så var mitt Mastercardkort spärrat. Jag håller på och renoverar mitt hus och hade helt enkelt nått köptaket denna månad! Som tur väl var så hade jag ett till kontokort och vi hade också plockat ut en del kontanter för att klara oss på fjället. Hotellet var helt OK boende för 1100 kr per natt inklusive frukost för oss bägge. På eftermiddagen gick vi runt i Kiruna. Man imponeras över storleken på slagghögarna vid gruvan. Gruvhålen i backen upptar samma volym. Hela staden håller också på och ska flyttas för att ge plats för utökning av gruvan.

Vandring

På måndagsmorgonen tog vi bussen till Nikkaluokta. Den kostar 135 kr/person enkel resa och gick 09.50 från busstationen ett par hundra meter från hotellet.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Det regnade när vi gick till bussen och på vägen mot Nikkaluokta så var molnen låga. Men precis som vi klev av bussen så slutade regnet!

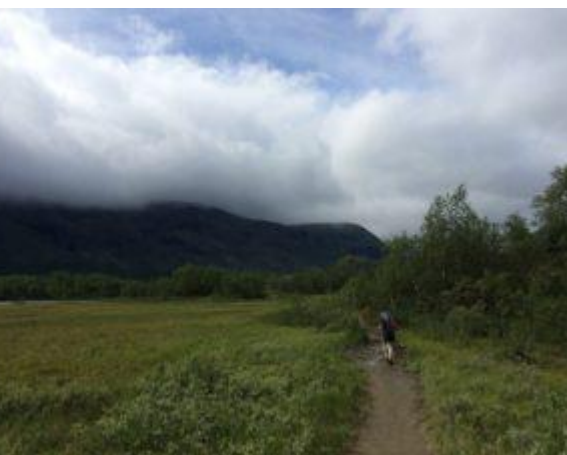
Vi hängde på oss ryggsäckarna och började vandra iväg. De första kilometerna hade jag stora problem med min ryggsäck. Då vi hade planerat att vara ute på fjället så var den tungt packad, ca 23 kg. Till råga på allt så var den inte riktigt justerad, så mycket av tyngden hamnade på axlarna. Efter att ha ändrat på remmarnas infästning så kändes det dock betydligt bättre.

Eftersom det var högsäsong så var det många som vandrade mot Kebnekaise. Vi stötte flera gånger på en grupp fransmän som hade en egen guide.

Det som förvånade mig var att en hel del gick

mycket lätt packade. Vissa t.o.m. i gymnastikskor och utan ryggsäck. Visst, det går snabbt att gå, men händer något så är man illa ute. Med mitt Telenorabonnemang så var det noll uppkoppling i fjällvärlden. Johannas Telia funkade betydligt bättre.

Efter ca 6 km så hade vi valet att ta en båt över sjön Láddjuávri. Med den så sparar man in ca 6



km vandring. Men vi tyckte att vi trots allt var där för att gå och färjan kostade dessutom 350 kr/person, så vi fortsatte längs med vandringsleden. Det hade regnat en hel del under natten, så det var sankt på många ställen och jag var glad över att vi hade bra kängor och vandringsstavar att hålla balansen med när man går runt de värsta dyhålen. Annars så är det för det mesta mycket bra träspångar utlagda över myrarna.

För oss så tog det ca 8 timmar inklusive raster för vila och mat innan vi nådde fjällhotellet ca 19.00 på kvällen. Vi var rejält trötta och det hade börjat regna igen. Vi gick därför in på hotellet och kollade

om det fanns några lediga rum, men det var fullbokat. Hotellet har ca 200 sängar och det var säkert 50 tält uppsatta runt omkring hotellet, så det totala antalet vandrare i området borde vara runt 400. Vi fick därför skynda oss på att få upp tältet och värma upp lite vatten så att vi fick lite mat i oss. Frystorkat är bra i dessa lägen! Vi köpte också rätt att nyttja servicehuset på hotellet där det fanns dusch, bastu och möjlighet att laga mat inomhus. 200 kr per person och natt fick det vara värt. Nu fick vi börja tänka över vår planering. Det var måndag kväll och det hade tagit oss en hel dag att gå 19 km. Att gå hela sträckan på 105 km skulle därför ta minst fyra dagar till plus en dag om vi



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



uppe så var det för sent att ångra oss avseende topturen. Man ska räkna med 12-14 timmars vandring upp och ned för berget.

I stället så tog vi en kortare tur upp i Tarfaladalen. På hotellet kunde man köpa en mer detaljerad högfjällskarta över Kebnekaise. Vi kom inte ända upp till [minnesmonumentet över den HKP 10 Super Puma](#) som havererade under ett räddningsuppdrag i Tarfala år 2000. Vädret var stabilt under dagen, men toppen låg hela tiden dold i moln/dimma, så hade vi gått upp dit så hade sikten varit begränsad.

På kvällen så tog vi in på hotellet. Vi ville komma iväg så tidigt som möjligt på onsdagsmorgonen och på så sätt så kunde vi packa ihop tält och ryggsäckar redan på kvällen. Vi fick två sängar i en gemensam sovsal för 1400 kr! Dyrare än hotellet i Kiruna. Då ingick dessutom inte handdukar, sängkläder eller frukost. Dock så slapp vi betala serviceavgift för att få tillgång till dusch och bastu.

Vi passade också på att äta en tre-rätters middag i restaurangen. Den var mycket god och prisvärd. Med STF-rabatt betalade vi ca 300 kr/person.

På onsdagen så gick vi ner till frukosten så fort den öppnade 06.00. Allt var packat och klart för vandringen tillbaka till Nikkaluokta. Men, när vi skulle ge oss iväg så upptäckte vi till vår bedrövelse att någon hade stulit våra vandringsstavar. Till och med uppe på fjället finns det oärliga människor!



Som kompensation var vädret strålande. De som kom upp på toppen denna dag hade nog en vidunderlig utsikt över fjällvärlden. Vi hade en mycket fin vandring tillbaka till Nikkaluokta. Min packning hade jag lättat till ca 18 kg + vatten och det kändes mycket mer lätthanterligt. Bussen från Nikkaluokta till Kiruna avgår varje dag 16.50, så vi hade gott om tid på oss och slapp att jäkta. Till slut var vi i varje fall framme och kunde sätta oss ner mot en solvarm vägg och ta en välförtjänt kopp kaffe.

Under hela vandringen så var jag förvånad hur frekvent helikoptertrafiken var över fjället. Men som personalen på hotellet sade, allt som ska dit måste antingen tas dit med skoter på vintern eller med helikopter på sommaren. Fler än 200 gäster bor på hotellet och alla vill ha minst ett mål mat och frukost per

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

dag. Varje dag bakar de 1000 färska bröd till frukost och lunchpaket. Detta förklarar också de höga priserna! Sedan är det nog en och annan vandrare som måste flygas ner från fjället varje år...

Flygning tillbaka från Kiruna

På torsdagen så var vädret mycket dåligt runt Kiruna. Det var prognostiserat måttlig isbildning från 4000 ft upp till FL140. Dessutom låg det insprängda Cb:n. Temperaturen på marken var ca 6 grader och det regnade. Jag ringde vädercentralen på Arlanda och bad om goda råd. De var dock pessimistiska och vi sköt upp den planerade starttiden från 10.00 till 12.00 till 13.00 och slutligen 15.00 lokal tid. Hela tiden så satt jag och tittade på radarbilderna för att se hur skurarna låg.

Att åka norrut till Nordkap var bara att glömma. Då hade vi åkt rakt in i det värsta vädret. Planen blev därför att så fort skurarna lättade att dra oss söderut. Vi valde också att inte tanka upp mer då jag ville ha bästa prestanda i starten. För en [SID – Standard Instrument Departure](#) från Kiruna så kräva minst 500 ft/minut i stigningsprestanda.

Vi startade bana 03 och gick ut enligt ”VAGAS THREE BRAVO DEPARTURE (VAGAS 3B) Straight ahead to 2800 ft. Turn right to track 205° to intercept KRA R-182 and proceed to VAGAS.”



När vi väl kom upp i moln så insåg vi att skurarna inte var så täta söderöver. Dock så var det rejäl turbulens när vi gick in i skurarna. Jag höll hela tiden koll på termometern och vingframkanterna, men vi höll oss strax över nollan och fick ingen isuppbbyggnad. Det kändes ändå skönt när vi kom ur de värsta skurarna och fick syn på marken under oss igen.

Efter 3 h flygning så nådde vi Örnsköldsvik (ESNO). Där fick vi en mycket bra mottagning av markpersonalen som hjälpte oss att tanka och sedan tog manuell kortbetalning. Att landa här och tanka när flygplatsen inte är öppen är med andra ord

omöjligt.

Sedan blev vi insläppta i terminalen för att få en chans till ett snabbt toalettbesök innan vi startade igen för att undvika en kraftig regnskur som var på väg in mot fältet. Vi valde även på hemresan att stanna i Mohed och sova över hos mina föräldrar. Även denna gång låg det en kraftig regnskur i närheten av fältet, men vi slapp bli blöta. På fredagen så startade vi innan lunch då vädret nere i Linköping såg ut att bli sämre fram emot kvällen. Även denna gång valde vi att följa kusten och Dalälven. Strax efter 13.00 så landade vi återigen på Saabfältet. Skönt att vara hemma igen!



Sammanfattning

Totalt blev det fyra dagars flygning och tre dagars vandring. Vi flög totalt ca 13,5 h och färdades ca 1200 nm. Vi vandrade i ca 20 h och färdades ca 50 km.

Vi nådde inget av våra utsatta mål. Delvis på grund av vädret, men delvis också på grund av att planen var lite för optimistisk. Men trots detta så hade vi en fantastisk resa med fin flygning och vandring!

Vi har beslutat oss för att göra ett nytt försök att nå toppen nästa år. Då planerar vi att åka tåg upp (boka om de biljetter vi redan köpt) och ta helikopter till Kebnekaise Fjällstation. Det kostar 850 kr för vuxna och 500

kr för barn med [Kallax Flyg](#). En kul resa för oss flygnördar. Sedan klättrar vi upp på Kebnekaise och vandrar tillbaka.

Norgeresa ska det också bli, men då gör vi det separat från vandringen så blir det lättare att planera med tanke på väder m.m.

Lärdomar

- Planering är bra, men att kunna anpassa sig efter det aktuella läget är bättre.
- Lita inte på meteorologen i fjällvärlden! Inte ens prognosen dagen innan stämmer.
- IR certifikat garanterar inte att man kan flyga i alla väder eller vid alla tidpunkter! Flygplatserna har begränsat öppettid och är de stängda går det enbart att göra motsvarande inflygningar som är OK för Enroute IR mot lägsta sektorhöjd. Dessutom i norr så kan det vara isbildning även på lägre höjder under sommaren. Bergen gör att lägsta flyghöjd IFR hamnar på 4-5000 ft. Kom ihåg att i fjällmiljö ska man räkna med 2000 ft separation från marken för att ta hänsyn till felaktig presentation på höjdmätaren och eventuella effekter av lävågor.
- Det går att landa på en flygplats där tornet har stängt, men kolla så att du kommer ut från fältet.
- Det blir mycket packning! Två personer var lagom i en PA-28 "Cadet". Då kan man dessutom lägga de tunga ryggsäckarna i baksätet.
- Tillgängligheten på AVGAS är dålig, särskilt på helgerna. Ring och kolla att det verkligen går att tanka!
- Se till att ha alternativa betalningsmedel.
- Vill du ha garanterat boende på Kebnekaise Fjällstation så måste du boka i förväg. Det är alltid mer eller mindre fullbokat denna tid på året.
- Bli medlem i [STF](#). Det betalar sig på en gång med rabatt på boende och mat.
- Även i fjällen finns det oärliga människor. Håll koll på din utrustning.
- Mobiltelefon täckningen är usel på fjället. Lita inte på att du kan ringa efter hjälp, utan ta med det du behöver för att överleva och hantera mindre skador. Jag hade med mig en handburen flygradio i flygplanet som nog funkar betydligt bättre än mobiltelefon om man vill ha hjälp.

Sammanfattningsvis en bra flygsommar. Från Heringsdorf i söder till Kiruna och Kebnekaise i norr!

P.S: För de som undrar så finns det ett Pokestop på Kebnekaise fjällstation. Kan kanske motivera barnen att hänga på?

LFK har en mer än 80 år lång historia som klubb. Därför är det kul att då och då titta tillbaka i det historiska arkivet. Samtidigt så är det mycket som händer just nu, både i Linköping och i Flygsverige. Det behövs med andra ord även tittas fram i tiden.

LFK och Stora Lund



Men först lite om Stora Lund.

Ibland hittar man intressant litteratur på de mest oväntade ställen. Jag gick för några veckor sedan omkring i Gamla Stan i Stockholm och kom förbi [Trafiknostalgiska Förlagets](#) butik. En liten pärla bland butiker som kanske mest är inriktad mot tåg- och bilnördar, men även för oss flygnördar finns det en och annan intressant godbit att få med sig hem. För min del så blev det boken "[Stora Lund Hästholmen Östergötlands andra flygfält](#)".

Till min förtjusning så fanns det faktiskt ett helt avsnitt med anknytning till Linköpings Flygklubb! Detta var dessutom sådant som inte beskrivits i vår [jubileumsbok från 1983](#).

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Under första världskriget hade politikerna beslutat att de flygplan som anskaffats skulle fokusera sig på flygspaning. Men när väl kriget tagit slut och man hade analyserat erfarenheterna från framför allt luftstridskrafternas framväxt så insåg alla att det fanns ett behov av jaktflygplan.

Flygkompaniet på Malmen fick i slutet av 1920 order om att starta en jaktflygutbildning. För detta behövde man en plats där man kunde bedriva skjutövningar utan att skada omgivningen. Vättern var ett idealiskt kulfång. Valet föll på [Stora Lund gård](#) strax söder om Omberg som hade lämpliga fält i närheten. Detta skulle senare bli känt som "[Hästholmens Flygfält](#)".

Under Flygkompaniets tid 1920-1925 så fanns inget specifikt utpekat fält, utan man bytte från år till år beroende på hur bönderna valde att så sina åkrar. Då dåtidens flygplan ogillade sidvind i start och landning så hade man inga fasta banor, utan valde öppna fält där start- och landningsriktningarna anpassades till aktuell vind.

1926 bildades Flygvapnet som en självständig försvarsgren och då föll tillfälligtvis Stora Lund bort som skjutövningsområde.



Nästa intressant blev det svenska postflyget. 1932 föreslogs ett antal platser i Sverige som potentiella flygfält för en luftfartsled mellan Stockholm och Malmö. Hästholmens flygfält som det nu hette skulle bli en hjälplandsningsplats med en rullbana på 500 m. Utöver flygfälten så byggdes ett antal [flygfyrar](#) som skulle hjälpa piloterna under mörkerflygning att hitta rätt. I januari 1937 så stod fältet med flygfyr klart för användning.

Teknikutvecklingen gick dock snabbt under denna epok och flygfyrarna ersattes snart av radiofyrar och bättre instrument för navigering i flygplanen. Hästholmens flygplats behövdes aldrig användas som nödlandningsfält under mörkerflygningar. 1937 var det i stället Flygvapnet som åter visade intresse för flygutbildning på Hästholmen. Denna gång var det F 1 från Västerås som ville ha jakt- och bombutbildning samt F 3 från Malmen som önskade spaningsutbildning. 1936 års försvarsbeslut hade

känt av de kalla vindarna i Europa och beslutat att rusta upp Flygvapnet. F 3 började flyga med [Focker S 6](#). Sedan var det F 1 som flög med det lätta bombflygplanet [B 4 Hawker "Hart"](#). 1938 var det dags för det tunga bombflyget från F 1 som flög [B 3 Junkers Ju 86](#). Under beredskapen mellan 1939-1945 så användes Hästholmen som ett krigsflygfält. Fortfarande fanns det inga fasta banor, utan det var ett rektangulärt fält på 600×600 m.

Under åren skedde ett antal haverier i samband med skjutövningarna. I vissa fall så hittades inte vraket förrän långt senare. Så sent som 2014 begravdes [Stig Carlsson](#) som omkom i ett haveri med en S 6 år 1937. 1945 tog kriget slut. Det bedömdes då att Hästholmen åter skulle vara till nytta för det civila flyget, som tack vare billiga överskottsflygplan från krigsproduktionen började få fart på sin verksamhet igen. Nu var det också dags för LFK roll i Hästholmens flygfälts historia.

Den 23 juli 1946 samlades ett antal flygintresserade för att bilda Ödeshög Flygklubb – ÖFK. Det beslutades om att man först skulle börja med [modellflygverksamhet](#) för att sedan gradvis gå över via segelflyg till motorflyg. Den 5 september så bildades klubben som KSAK flygklubb nummer 56 i turordningen. Inom modellflyget fick Ödeshög snabbt framgångar. ÖFK-medlemmen Jan Hanslik (tidigare tysk stridsflygare

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

och initiativtagare bakom tillkomsten av ÖFK) erövrade modellflygcertifikat i guld med eklövskrans och fick en plats i landslaget i modellflyg. Smålandsflyg lovade att ställa upp med flygutbildning en gång i veckan från Hästholmens flygfält. Detta skedde oftast i samband med att Smålandsflyg arrangerade rundflygningar i området. Två elever påbörjade motorflygutbildning i denna regi, varav en var ÖFK ordförande Carl Berglöf. De ansåg dock att utbildningen skedde för sporadiskt.

Då det var ont om pengar att köpa egna flygplan för så kontaktade man LFK. Den 14 januari 1947 besökte Claes Smith, som då var provflygare på Saab samt ordförande i LFK, Ödeshög Flygklubb. LFK hade precis köpt en [Piper Cub](#), troligtvis [SE-ATR](#), en [Piper J3C-65](#). (SE-ATR fick dock ett snöpligt slut redan den 23 september 1948 då det en natt stals och havererades!) Även ett segelflygplan av modell [Schneider Grunau G 9](#) skulle man få låna om man hjälpte till med renoveringen av detta flygplan. Den 14-15 juni så genomfördes en flygdag på Hästholmen i samarbete mellan Linköpings och Ödeshög flygklubbar. Där visades bl.a. Sveriges första helikopter, SE-HAA en Bell 47 B som ägdes av Osterman Aero. Bengt Olow, också provflygare på Saab och senare ordförande i LFK, genomförde själv en flyguppvisning i [SK 15 Klemm 35](#).

Under 1947 så genomfördes ingen flygutbildning på Hästholmen med stöttning av LFK. Premiären skedde först 7-8 augusti 1948. Det var Olle Tidholm från LFK som ledde motorflygkursen. Den 15 augusti så startade segelflygkursen under ledning av Karl Evert Kardell. Under året hann fem elever ta A-diplom för segelflyg.

1949 så skaffade ÖFK sitt första egna flygplan, en [Schneider Schulgleiter SG 38](#). Men tyvärr så började slutet för verksamheten på Hästholmen att närma sig. Statens sakrevision hade vid en omorganisation av Luftfartsverket ansett att 12 mindre flygfält skulle stängas då de hade förlorat sin betydelse som nödländningsfält. Ett av dessa var Hästholmen. Till råga på allt så hade lärarna from LFK tröttnat på pendlandet mellan Linköping och Ödeshög. Särskilt då elevtillströmningen var för dålig. LFK valde därför att avsluta samarbetet med ÖFK.

ÖFK erbjöds att köpa loss fältet från Luftfartsverket, men hade inte råd. I månadsskiftet november/december 1949 så plöjdes fältet upp och Hästholmens flygplats saga var slut. Därmed också ÖFK verksamhet som motor- och segelflygklubb. Numera finns endast flygverksamheten i [Ödeshög Modellflygklubb](#) kvar.

Det finns troligtvis mer LFK anknytning till Hästholmens skjutfält. Under andra världskriget så var flygbränslet ransonerat, så enda möjligheten för motorflygarna i LFK att få flyga var att bedriva målflygning för luftvärnsregementet i Linköping. Detta finns [beskrivet i vår jubileumsbok](#). Om detta skedde från Hästholmen är dock oklart.

Ett av få kvarvarande flygfält i originalskick från denna epok är Visingsö. Där finns också ett s.k. "Vind-T" bevarat. Stora Lund är numera ett Naturreservat. Det enda spåret av flygepoken på Stora Lund är sockeln till det vind-T som fanns placerat där. Själva Vind-T:t finns sedan 1947 i Örebro.

För de som vill veta mer så rekommenderar jag att läsa boken. Här är också en [länk](#) till Ödeshögs Hembygdsförenings bok om Hästholmens skjutplats mellan 1920-1990. LAE har också skrivit ett [inlägg om Hästholmens flygplats](#).

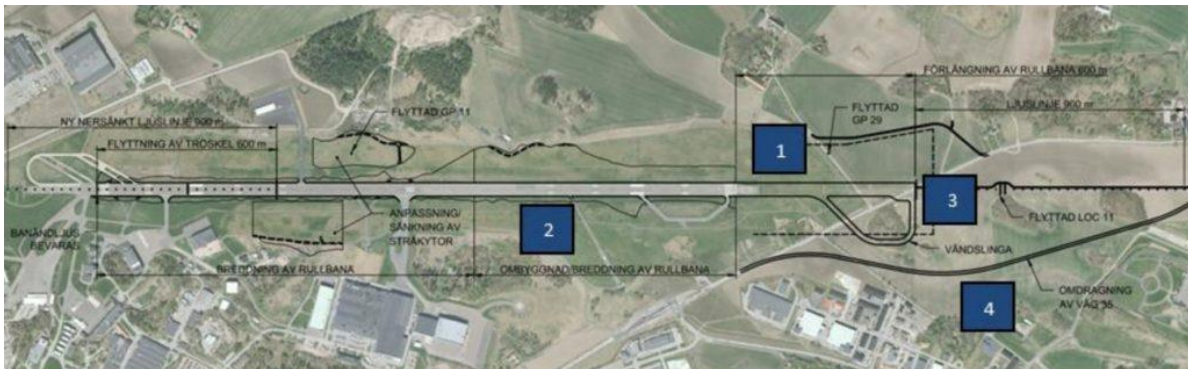
Framtiden för fältet



I förra veckan så genomfördes ett samråd där ombyggnadsplanerna för Saabfältet presenterades. Underlaget för samrådet kan ni hitta [här](#) och [här](#). I stort så innebär ombyggnaden att:

österut, vilket medger byggnation av fastigheter väster om banan. 2 – Flytta instrumentinflygningar österut. Detta medger att större flygplan kan landa på Saabfältet. Med den tidigare inflygningslinjen så har skorstenarna på värmeverket varit för höga.

- Banan klassas upp till 4C. Det innebär enligt [ICAO](#) definition en banlängd på minst 1800 m (4) och att man kan ta emot flygplan med vingbredd på "24 m up to but not including 36 m" och hjulspårvidd "6 m up to but not including 9 m". Banbredden ska vara minst 45 m. Detta resulterar i bl.a. nivåutjämning av ytorna vid sidan av banan.



Ett litet orosmoln är att antalet tillåtna rörelser på fältet minskas. Detta gäller särskilt allmänflyget, d.v.s. LFK skolning, klubbflygning och privatflygare där antalet sänks från 36.000 till 24.000. En rörelse är en start eller en landning. D.v.s. ett normalt pass resulterar i två rörelser.

Hur mycket nyttjas då idag? Är minskningen ett praktiskt problem? Tittar man på [Transportstyrelsens statistik från 2014](#) (då LFK p.g.a. flytten flög mycket lite) så resulterade det i 3847 landningar för kategorierna privatflyg och skolflyg. Nu innebär en del skolning även studs och gå, men för enkelhets skull så räknar vi med att varje landning har en start. Det innebär 7694 rörelser 2014. För [2015](#) var motsvarande siffra 7426 rörelser och för [2016](#) så har första halvåret resulterat i 4746 rörelser. Med andra ord så är marginalen stor till vad som idag förbrukas och vad det kommande miljötillståndet medger.

En annan ändring för klubbens del är att vi i stället för att taxa ut mitt på banan kommer att taxa ut i början av bana 11. Den enda nackdelen med det är att det blir mer backtrack vid start bana 29 och landning bana 11. Med dagens taxibana mer eller mindre mitt på fältet så kan man oftast taxa in direkt efter landningen. Men detta är ju i praktiken precis som vi hade det förr innan flytten när klubbhuset också låg vid västra banändan.

Det som jag personligen skulle tycka vore intressant är om det fanns möjlighet att i samband med att ytorna vid sidan av banan skall göras hinderfria även anlägga ett grässtråk om ca 600×10 m. Detta stråk skulle kunna skötas av klubben. Fördelen är bl.a. träning av landning på korta banor utan att behöva flyga bort till Motala eller Finspång samt att vid flygdagar m.m. så skulle segelflyg kunna operera från fältet. Dessutom skulle en extra start och landningsyta medge att LFK skolverksamhet inte påverkas vid arbete på banan.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Ett stort frågetecken är just hur flygverksamheten kommer att påverkas under själva arbetet med banan. 2014 när ytbeläggningen på banan gjordes om så [ombaserade klubben till Norrköping](#). Detta påverkade flygtidsuttaget negativt under sommaren och innebar svårigheter för att operera med brandflyget. Dessutom är det en utmaning för underhållet av våra flygplan då det idag sköts av vår granne IAPS.

Förutom banombyggnaden så pågår just nu ett annat stort projekt med införandet av det s.k. ”[Remote Tower](#)”. Det innebär att ersätta det bemannade tornet med en mast med kameror så att flygledarna kan sitta i Sundsvall och sköta trafiken på Saab-fältet. Masten är redan uppsatt och finns som ett NOTAM för ESSL.



Vid civila terminalen så pågår den sista uppställningen av vårt gamla klubbhusområde. Just nu är hela området en parkering, men tittar man på planeringskartor så finns det planer på att expandera området mellan Saab och flygplatsen. Förhoppningsvis så kommer det också att bli fler aktörer i närheten av vårt klubbhus. ”Linköping Aviation Park” marknadsförs av [St Kors](#). Mest glädjande i sammanhanget är att begreppet ”[Flyghuvudstaden](#)” har tagits upp igen. Det finns också långsiktiga planer i närområdet. Om [Ostlänken](#) realiseras i framtiden så kommer även det att få påverkan på flygplatsen då den nya tågstationen kommer närmare fältet. Ett tag fanns

det en vision på att slå ihop flygplatsterminalen med tågstationen, men just nu verkar det inte längre finnas med i visionen för Ostlänken.

Sammanfattningsvis så är det en intressant framtid för Saabfältet (ESSL) där LFK som klubb måste vara aktiv och lyssna av vad som händer och kanske även komma med önskemål så att resultatet även passar vår verksamhet. Klubben har ett mycket bra samarbete med kommunen, flygplatsen och Saab, så vi ser fram emot en bra dialog även i detta fall.

2016 i backspegeln



Om [2014 var det stora flyttåret](#), [2015 återuppbyggnad av klubben](#) på nya klubbhusområdet så har 2016 varit återtagandet av tidigare års verksamhetsnivåer. Det märks också på resultatet.

Flygtidskurvan vände efter att ha haft en negativ trend under flera år. Slutresultatet blev 1547 h. Långt ifrån rekordåren, men ett fall framåt jämfört med 2014 och 2015.

Ännu mer glädjande var att antalet examinerade elever också ökat. Fram till årsmötet i höstas hade skolan examinerat två LAPL, fem PPL, tre IR och två EIR certifikat. Fler har examinerats efter

årsmötet. Dessutom hade sex elever gått EK!

Dessutom har vi haft en hel del klubbaktiviteter med höjdpunkter som [islandning](#), [klubbresan till Punemünde](#) och vår [Fly-In](#) i samband med flygdagarna på Malmen. I samband med detta har det ätits en hel del Bullens Pilsnerkorv och grillats ett antal hamburgare. [Klubbhuset](#) börjar sakta men säkert att bli det vi önskat oss. Vem vet, snart kanske vi även börjar skaffa nya flygplan!

I slutet av 2013 när vi fick reda på att vi inte längre kunde vara kvar på det gamla klubbhusområdet så kändes det som att LFK inte skulle överleva som klubb. Men idag, tre år senare, så är läget mycket annorlunda. Det är tack vare klubbmedlemmarnas insatser som vi lyckats och förhoppningsvis så har detta skapat en klubbanda som kommer att hålla i sig många år framöver. Nu kan vi fokusera oss på det vi vill göra, nämligen att flyga!

LFK Pilot Achievements



Pilot Wings

Awarded after first solo flight



LAPL



PPL

Licenses



CPL



ATPL-theory



Enroute-IFR/IFR

Ratings



Flight Instructor

Endorsements & Achievements



At least five are achieved

*Seaplane
 Aerobatics
 Taildragger
 Multi engine
 Crop dusting
 Turbo engine
 Glider towing
 Banner towing
 Landing on ice
 Turbine engine
 Formation flight
 Retractable gear
 Mountain airport
 Constant speed propeller
 Flying outside Scandinavia*



Diamond Achievements (originating ESSL)

- 1 – Crossing polar circle
- 2 – Crossing 0 meridian
- 3 – 1000 nm to destination
(2000 nm return)