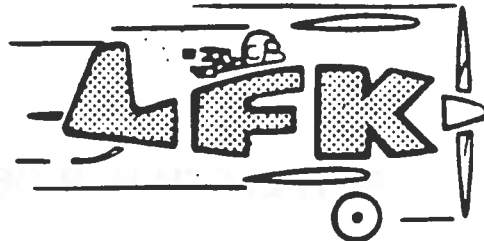


# kontakt med



MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

**NR 5 1987**

## I DETTA NR

### STYRELSEN HAR ORDET

- \* Kallelse till allmänt klubbmöte.
- \* Nya medlemmar.

### JOHANNES HAR ORDET

- \* Vintervishet.

### JOURTJÄNSTEN

### TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- \* Nattugglan
- \* Resultat KM 1987.

### INSÄNDAREN

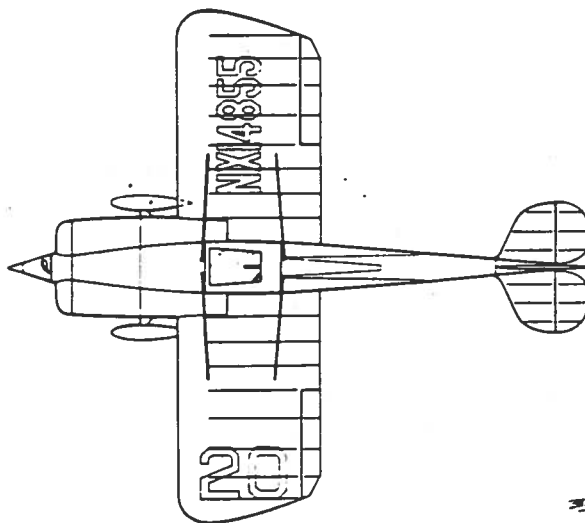
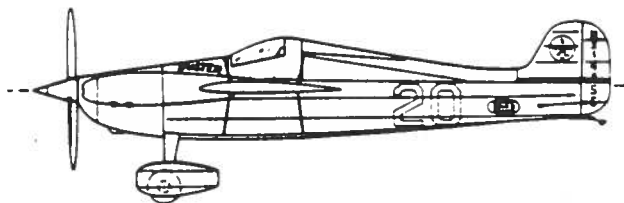
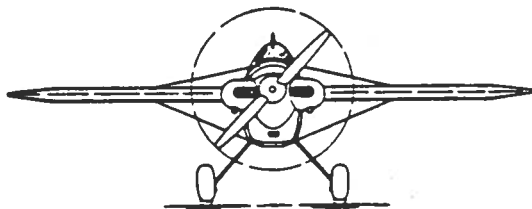
- \* Den vilda jakten på VMC. (Fortsättning från KONTAKT nr 4-87).

### NÄSTA KONTAKT

### FLYGKLUBBENS FRAMTIDA FLYGPLANSFLOTTA

## WITTMAN BUSTER

AMERIKANSKT RACERFLYGPLAN FRÅN 1947.  
MASKINEN ANVÄNDES I FLERA TÄVLINGAR  
MELLAN ÅREN 1947-1954, OCH FINNS NU-  
MERA PÅ AIR SPACE MUSEUM WASHINGTON.



DATA: SPÄNNVIDD 4,88 M  
LÄNGD 5,18 M  
TOMVIKT 233 KG  
MAXFART 304 KM/H

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 07  
Flygchef och hangar 013-18 32 01  
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732  
Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00  
Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrott  
Lör-, sön-, och helgdagar: Jourhavande 06.00-mörkrets inbr.

# STYRELSEN HAR ORDET

## K A L L E L S E

Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 25/11 kl 19.00 i SAAB, INFO-CENTER (Civilverkstadens kontorshus, 196).

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av 1987 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 1988
  - \* Tekniska tjänsten
  - \* Klubbverksamheten
  - \* Kursverksamheten
  - \* Tävlingsverksamheten
  - \* Stationstjänsten (inkl. jourverksamheten)
  - \* Marknadsföring
  - \* **ÖSTGÖTAFLYG**
5. Hemmabygge MFI-9
6. Budget 1988
  - \* Prislista att gälla fr.o.m. 1988-01-01
7. Medlemsavgifter 1988
8. Flygplanparkens sammansättning och disposition.
9. Eventuell omlokalisering av LFK:s verksamhet.
10. Övriga frågor
11. Mötet avslutas.

Efter avslutat möte blir det filmvisning samt möjlighet att köpa öl och landgång till självkostnadspris.

## NYA MEDLEMMAR

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

237 Per Englund  
327 Carl Helander  
318 Hans-Erik Hansson  
249 Märten Erixon  
344 Miklas Hultmark  
620 Emil Ragnarsson  
440 Torbjörn Kronander  
641 Tommy Skan  
711 Magnus Torell  
336 Bengt Hültqvist  
773 Wolfgang Zoffel  
199 Yousouf Djahedi  
106 Gunnar Alvsten  
385 Ulf Johansson  
235 Karl-olof Engel  
518 Ulf Mennborg  
239 Per-Olof Engelbrektsson  
750 Johan Wennerberg  
181 Bengt Bryngelsson

## JOHANNES HAR ORDET

Nu har hösten anlönt och flygdagarna med bra flygväder blir allt gläsnare. Stratus typ låga moln, dimma i olika former uppträder, Förgasaris, se upp!, den kommer smygande! Använd förvärmning, kontrollera och följ upp. MFL-Vintervisheter Januari -85 gäller för alla vintrar. Läs!

En påminnelse till alla LFK-piloter: Vi kan lätt glömma vissa bitar. Håll dig underrättad med AIP, Notam, BCL, BFT, AIC, MFL och Linköpings Flygklubbs lokala bestämmelser som finnes i din medlemsmatrikel. OBS: BCL-C 2.2  
BCL-D 3.2

Tänk på så lättlurade vi kan bli! Du landar på en stor flygplats, möts av en "Follow me" bil. De kör alltid i hög fart! Du bestämmer farten vid taxning! Du är befälhavaren, inte "Follow me" bilar eller den som vinkar in dig till anvisad plats. De känner inte till din bromsverkan, din vindkänslighet, de skall bara anvisa plats för ditt flygplan! Håll god uppsikt på staket, andrá flygplan, fordon, hus, hangarer och inte minst personal på plattor och parkeringar. Ta det lugnt, det kan bli dyrt annars. Varför denna "harang", jo det gick emot i stjärten på ett fpl mot staket. Men det gick ganska bra i alla fall. Spräckt kåpa på ett höjdroder kunde blivit ett krokigt flygplan.

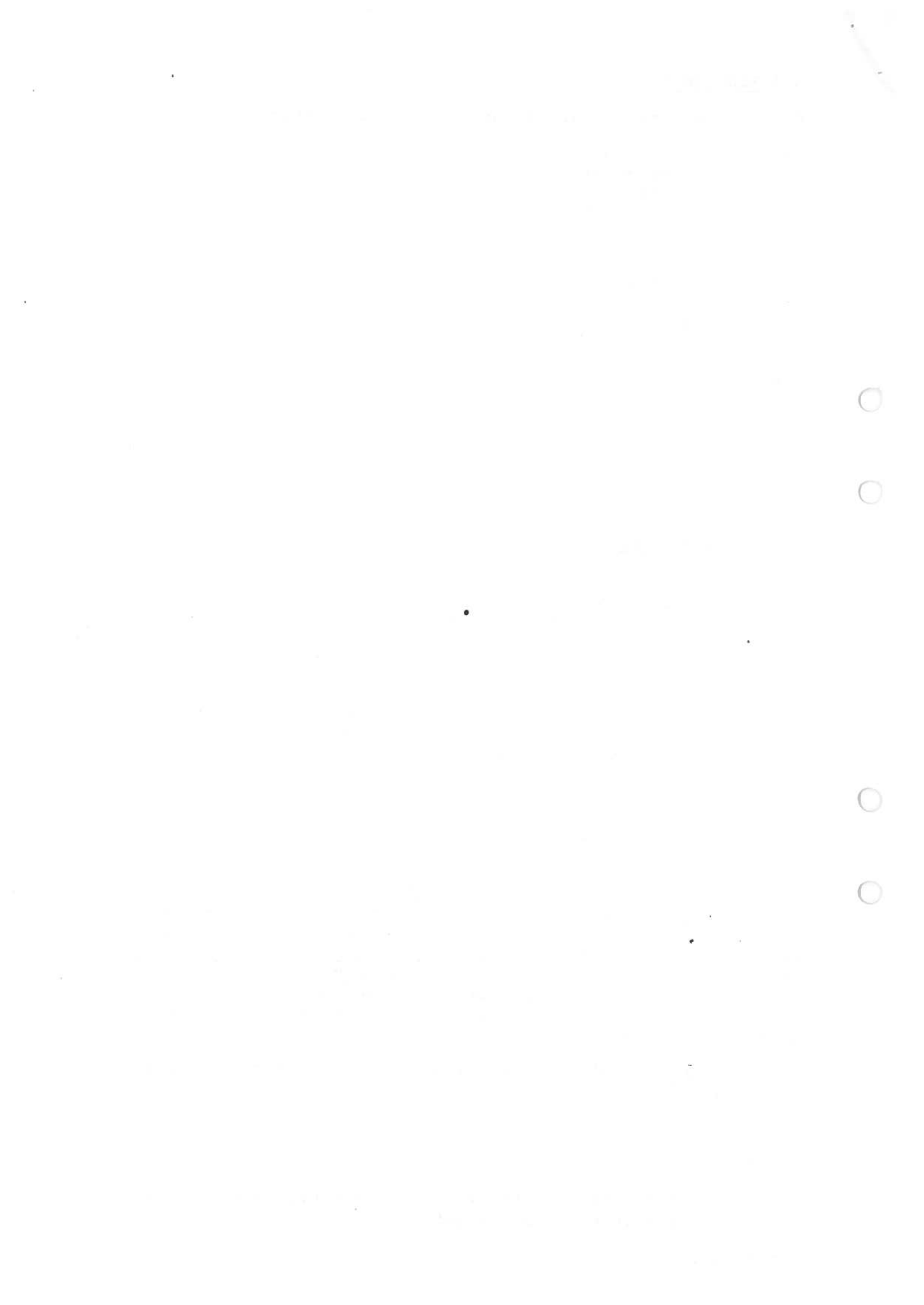
Ta det lugnt vid all förflyttning av flygplan med eller utan motor igång!

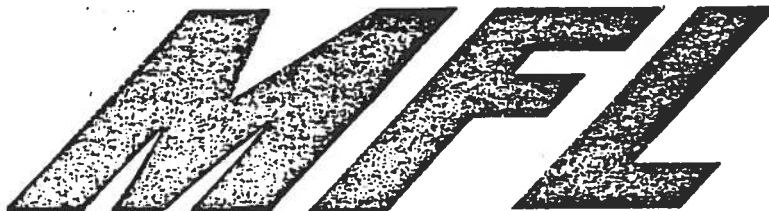
Flyg väl!

Johanness

P.S. Du som ej har mörkerbevis, anmäl dig till oss snarast. Mörkerskolningen har börjat!

Johanness.





## MEDDELANDE FRÅN LUFTFARTSINSPEKTIONEN

D 1/85

3 JAN

### Vintervisheter

Det nya året ligger framför oss som ett oskrivet blad. Vi har alla föutsättningar att göra 1988 till ett gott år. Emellertid vet vi av flygsäkerhetsstatistiken att en del av oss kommer att begå misstag – några få kommer att göra fatala misstag. Många av oss kommer att få nyttiga erfarenheter. Du som pilot kan redan nu bestämma Dig för att inte bli en av de som råkar illa ut – var med och gör 1988 till ett säkert år!

Så här års är det ofta små detaljer som kan vara avgörande för om Din flygning skall bli lyckad eller ej. Vinterflygningens speciella problem gör att Du måste vara mer uppmärksam. I landets norra delar har snö, is och kyla varit ett faktum ett längre tag medan de södra delarna inte ännu provat på riktiga vinterförhållanden. Icke desto mindre är det lika viktigt att vara beredd när vintern slår till – och det gör den även i söder.

Vi vet att flygning betyder samverkan mellan tre faktorer – människan – maskinen – miljön. Vi kallar det för *Human Factors* – mänskliga, tekniska och miljömässiga faktorer som påverkar oss alla och därmed även säkerheten. Det är känt att ca 85% av alla haverier beror på just dessa human factors – inom enbart privatflyget är siffran upp emot 90%. Så låt oss titta på vad *människan* kan göra för att vinterflygningen skall bli säkrare.

Låt även kroppen ingå i flygförberedelserna. Checka av frågorna innan flygning:

#### FLYGTRIM

- Är min kropp i flygtrim?
- Är jag förkyld?
- Har jag tagit receptbelagd medicin?
- Om så är fallet, är min medicin »trafikfarlig» – d v s märkt med en röd triangel. Kolla för säkerhets skull med Din flygläkare. Även en del mediciner utan röd triangel kan verka nedsättande på reaktionsförmågan och påverka flygsäkerheten.
- Är jag nykter?
- Känner jag mig pigg och kry?

#### KLÄDSEL

- Är jag rätt klädd efter temperatur och vädret utomhus?
- Har jag rätt kläder för att kunna överleva om jag måste nödlanda utanför fältet?
- Har jag något att ta på huvudet? Om Du är barhuvad förlorar Du mycket kroppsvärme.
- Är solglasögonen med?
- Tänk denna tanke – Om motorn slocknar vid banändan, kan jag då gå tillbaka till hangaren utan att frysa? Kan Du inte svara ja på den frågan så är Du inte rätt klädd!

- UTRUSTNING**
- Har jag med så enkla men nödvändiga överlevnadshjälpmedel som kniv, tändstickor, signalspegel, ficklampa?
  - Är ELT: n i funktion?
  - Har jag förbandslåda med?
- PASSAGERARE**
- Du är ansvarig för dem ombord. Kolla även att passagerarna har ordentligt med kläder på sig.
- ATTITYD**
- Är jag arg eller uppretad på något?
  - Tänker jag på annat som inte har med flygningen att göra?
  - Är jag beredd på och kan acceptera att allt jag måste göra före och efter flygningen kommer att ta dubbelt så lång tid mot vad det gör under sommarförhållanden?
  - Känner jag mig det minsta pressad att göra den här flygningen?
- KUNSKAP**
- Har jag tillräckligt med kunskap om flygning i vinterförhållanden?
  - Har jag tagit reda på väderförhållandena för *hela* flygningen?
  - Har jag tagit del av all information jag behöver för att kunna fullfölja flygningen? Läst NOTAM? AIP?
  - Känner jag igen tecknen på väderförsämring så att jag slipper flyga rakt in i den?
- SKICKLIGHET**
- Kan jag lugnt och säkert manövrera flygplanet både på marken och i luften under vinterförhållanden?
  - Om värmen slutar fungera – kan jag då kränga på mig ytterligare plagg så att jag kan hålla mig tillräckligt varm för att klara av att flyga?
  - Kan jag då spaka planet på rätt sätt med alla de där kläderna på?

De här frågorna kan var och en ställa sig som skall ut och flyga i interväder. För flygning i fjällområde finns särskilda bestämmelser. I BCL-D 1.11 finns de särskilda krav som gäller för flygning i fjällområde. Där krävs ännu mer av människans insats för att flygningen skall bli lyckad.

Lägg på minnet – om Du bara koncentrerar Dig på flygplanet och väderförhållandena före flygning och glömmer bort Dig själv, så har Du egentligen ignorerat det egentliga problemet eftersom det är Du själv som utgör runt 85% av hotet för Din egen flygsäkerhet.

# JOURTJÄNSTEN

Jourlistan för 1988 kommer att läggas ut i samband med klubbmötet den 25 november. Därefter kommer den att finnas på expeditionen t.o.m. 871215.

De jourtider som ej är bokade då, kommer att lottas ut bland ordinarie flygande medlemmar som ej tecknat sig för jour.

Vinnare av 1 timme C152, Sep.: 358 D. Jangblad.

P. Bohman.

## NOVEMBER '87 JOUR

1	Söndag	623 T PERSSON	182920	44
2	Måndag	308 Tobias		45
3	Tisdag	307 Måren		
4	Onsdag	308 Sören		
5	Torsdag	309 Eugen		
6	Freitag	310 Gustav		
7	Lördag	472 L-A LINDERHOLM	155590	
8	Söndag	487 J LUNDGREN	134574	
9	Måndag	313 Teodor		46
10	Tisdag	314 Martin		
11	Onsdag	315 Martin		
12	Torsdag	316 Tomas		
13	Freitag	317 Kristian		
14	Lördag	418 S KARLSSON	88027	
15	Söndag	113 I CASSEL	172636	
16	Måndag	320 Edmund		47
17	Tisdag	321 Ragnar		
18	Onsdag	322 Ragnar		
19	Torsdag	323 Elisabet		
20	Freitag	324 Pontus		
21	Lördag	126 A ALLARD	145268	
22	Söndag	394 PO JONSSON	104358	
23	Måndag	327 Herman		48
24	Tisdag	328 Judun		
25	Onsdag	329 Katarina		
26	Torsdag	330 Torer		
27	Freitag	331 Astrid		
28	Lördag	601 G PETERSSON	0141/16985	
29	Söndag	472 L-A LINDERHOLM	155590	
30	Måndag	334 Anders		49

## DECEMBER '87 JOUR

1	Tisdag	335 Oskar		49
2	Onsdag	336 Beata		
3	Torsdag	337 Liva		
4	Freitag	338 Barbro		
5	Lördag	734 P WERNHOLM	139360	
6	Söndag	734 P WERNHOLM	139360	
7	Måndag	341 Agneta		50
8	Tisdag	342 Virginia		
9	Onsdag	343 Anne		
10	Torsdag	344 Malin		
11	Freitag	345 Daniel		
12	Lördag	122 L ANDERSSON	92168	
13	Söndag	508 B MAGNUSSON	81334	
14	Måndag	348 Sten		51
15	Tisdag	349 Gullfred		
16	Onsdag	350 Assar		
17	Torsdag	351 Inge		
18	Freitag	352 Abraham		
19	Lördag	671 A STÅHLBOM	0141-16913	
20	Söndag	519 H MOSSBERG	150920	
21	Måndag	355 Tomas		52
22	Tisdag	356 Katarina		
23	Onsdag	357 Adam		
24	Torsdag	358 Eva		
25	Freitag	566 H NILSSON	158332	
26	Lördag	771 N.E. ZANDER	59119	
27	Söndag	245 C ERICSON	121384	
28	Måndag	362 Mats		53
29	Tisdag	363 Axel		
30	Onsdag	364 Set		
31	Torsdag	365 Sören		

Dec





# TÄVLINGSVERKSAMHETEN

## NATTUGGLAN

Inför vintersäsongen vill TKM peka på de utmärkta tränings-  
möjligheter som landningstävlingar i mörker, den s.k.  
NATTUGGLAN-serien, erbjuder.

Av 1987 års serie återstår ännu 3 tillfällen plus ett  
träningstillfälle, nämligen:

MÖRKERTRÄNING, måndag kväll 26.10.87 kl 18.00,  
samling vid LFK (arr. CMD),

eller senare vid "märket" på Saab-fältet via brandkårs-  
grunden. Vi bör göra åtminstone 5 landningar var, varvid  
motorlandningen speciellt rekommenderas.

Kommande tillfällen är i ordning:

<u>Tävling</u>			<u>Arr.</u>
NATTUGGLAN 4,	2/11	kl 17.30	CMD
NATTUGGLAN 5,	16/11	kl 17.00	Seve Barth
NATTUGGLAN 6,	30/11	kl 17.00	Sören Karlsson

Vid varje tävlingstillfälle (NATTUGGLAN) gör vi i följd  
2 sim. nödlandningar och 2 motorlandningar (utan hinder).

VÄLKOMMEN TILL NATTUGGLAN!

TKM/CMD.

KM 1987 I PRECISIONSFLYGNING

R E S U L T A T L I S T A

Placering	Namn	Navigering	Landning	Special	Totalt
1	Sture Lahrin	19	117	40	176
2	Eskil Wiklund	43	88	80	211
3	Christer Åqvist	22	150	60	232
4	Nils-Erik Zander	40	163	40	243
5	Senny Barth	90	85	100	275
6	Seve Barth	55	129	120	304
7	Björn Johansson	127	167	90	354
8	Thomas Lampe	273	137	80	490
9	Gunnar Franzén	366	130	120	616
10	Sören Karlsson	120	477	160	757
11	Gösta Niss	475	163	340	978

## INSÄNDAREN

DEN VILDA JAKTEN PÅ VMC.

(forts. från KONTAKT nr 4-87).

Halvvägs ut får vi lämna London Information för Cherbourg Approach där en tjej svarar "Sierra-Echå-Gölf-Yanki-Bravå, Bonjour". Man har ju hört en del om franska flygledares dåliga engelskakunskaper, men det skulle visa sig att det aldrig var något problem. Däremot på marken då man ska kommunicera med briefing, tullare och meteorologer får man problem om man inte är bevandrad i Franska språket. Så småningom dyker

franska kusten upp framför oss. Vi passerar en lätt regnskur och landar på en betongbana som ser ganska förfallen ut med gräset friskt växande i skarvarna. Vi betalar landningsavgiften, som för övrigt är ganska låg på de flesta franska fält, och beger oss till meteorologen för att få aktuellt Jerseyväder.

Jersey är en mycket trafikerad flygplats, och inom Channel Islands TMA skall all VFR-flygning ske enligt speciell VFR, och dessutom är väderkraven ganska höga. Därför bör man i tveksamma fall uthämta färdtillstånd per telefon innan man startar. Regnskurarna till trots lyckas vi få ett sådant och kan efter en mycket kort vistelse i Frankrike starta för det korta skuttet över till Jersey. Här har de veckligen koll på en, då vi under ett okoncentrat ögonblick låter kursen driva iväg något, ber Jersey Approach oss genast att bekräfta att vi är på väg till Jersey. Efter radarledning hit och dit över vattnet blir vi insorterade mellan två större kärror till final bana 09. Den banan är lite lurig eftersom man kommer in över vatten och marken stupar brant upp mot bantröskeln som ligger ganska högt över havet. Med ett öga på VASIS-ljusen för att hålla rätt glidbana gör vi en prydlig inflygning och sätter ner huvudstället strax bakom tröskeln. Innan noshjulet hunnit ned blir vi uppmanade att omedelbart lämna banan samtidigt som en DC-9a ställer upp strax bakom oss. Vi taxar in till plattan som även här är full med flygplan av diverse nationaliteter, bland annat flera svenskar. Efter parkering blir vi hämtade av en minibuss med en söt flicka bakom ratten, som frågar om vi vill ha hjälp med bokning av hotellrum och hyrbil. Då vi gjorde av med alldeles för mycket pengar i London svarar vi att vi nog hellre skulle vilja hyra några cyklar, och frågar om hon möjligen känner till någon närbelägen campingplats. Hon förklarar att hon aldrig förut varit med om att någon kommit med privatplan och frågat efter cyklar och camping, men efter att ha konsulterat sin kollega per radio ger hon oss en vägbeskrivning till en campingplats.

Även på Jersey stannar vi några dagar. Enligt turistbrochyrerna befinner vi oss på Englands solsäkraste plats, och faktiskt ser vi solen flera timmar på tre dagar. Då det inte är så kul att bada i regn och rusk hyr vi oss en liten bil (det där med cyklar blev aldrig av) och studerar ön. Här finns mycket att se för den historiskt intresserade. Ön kryllar av befästningar, från medeltiden till andra världskriget. Ön var ju ockuperad av tyskarna och de byggde väldiga anläggningar som bara övergavs vid krigets slut.

Ön har också en omväxlande natur, och när man har tröttnat på landsbygden kan man ge sig in till staden, St Helier, och handla billiga kläder och skattefri sprit. Dessutom finns förstås många trevliga pubar med gott öl.

Som vanligt de dagar vi har tänkt att flyga vräker regnet ner då vi vaknar efter sista natten på Jersey. En pratstund med meteorologen ger emellertid visst hopp och vi lämnar campingen, lämnar tillbaka hyrbilen och sätter oss på flygplatsen och inväntar bättre tider. Vi ska bara till Dinard i Frankrike, drygt 20 minuters flygning från Jersey så vi anser oss inte behöva något superväder. Tyvärr är trafikledningen på Jersey av annan åsikt. I England finns det något som kallas IMC-bevis som man kan komplettera sitt certifikat med. Detta ger en behörighet att flyga VFR ner till 1.5 km sikt, dvs samma värden som vi Sverige, och de flesta andra länder, flyger i ändå. Nu kan ju vi inte uppvisa något sådant och får vackert sitta och invänta 8 km och 1000 fot. Efter hand fylls korridoren uppe hos meteorologen av VFR-flygare som väntar på att den sista åttondelen ska försvinna från 600. I och för sig träffar man många privatflygare från olika länder under väntetiderna och det kan ju vara intressant att utbyta erfarenheter.

Hela dagen går och åttondelen ligger envist kvar. Det hela blir inte bättre av att tullen i Dinard snart stänger och eftersom det är söndag finns det inte någon annan öppen tullflygplats i närheten. En timme

före stängningsdags får vi dock klartecken och alla rusar ner till sina flygplan. Vi passar på att göra en snabb tankning samtidigt som en engelsk cherokee taxar ut för start mot Southampton. Vi ska just till att starta motorn då vi ser den vända på väntplatsen och taxa in igen. En ny åttondel hade drivit in och de fick inte sitt färdtillstånd. Tio minuter senare blir det dags för ett nytt försök och vi taxar i kolonn ut längs taxibanan. Vi får höra det efterlängtrade "Sierra-Yankee-Bravo cleared Dinard seven-zero-zero feet special VFR, left turn out, clear for take off", och bara sekunder senare är vi i luften.

Vi flyger på 700 fot hela vägen. Sikten är ganska bra och vi landar i Dinard ca tio minuter före tullens stängningsdags. Tulltjänstemannen tittar slött på våra mödosamt inskaffade visum, varefter han anser att arbetsdagen är slut och stänger butikén. Vi återvänder till flygplanet och börjar lasta ur då en XXSH (heavy shower) som det heter på TAF-språk slänger sig över oss. Helt genomblöta börjar vi fundera på hur vi ska bo. Vi frågar en närbelägen flygplatstjänsteman om det går bra att sätta upp ett tält bredvid flygplanet, men han förklarar surt att detta är ett flygfält och inte en camping. I stället ringer vi efter en taxi och frågar chauffören om han kan köra oss till ett billigt hotell. Några speciellt billiga hotell känner han inte till, dessutom är det fullt överallt får vi veta, men som tur är känner han till ett litet hotell där det kanske finns plats. Eftersom vi inte verkar ha så mycket val och klockan är mycket accepterar vi och han kör oss dit. Väl framme hjälper han till med våra väskor, och börjar prata med någon som ser ut som hotelldirektören själv. Av samtalet att döma är de mycket goda vänner och staden i övrigt ser ganska öde ut...

Dagen därpå tar vi bussen till St Malo som är en betydligt större metropol än Dinard. Här tillbringar vi ett par dagar, njuter av fransk mat och tar det allmänt lugnt. Då vi återvänder med buss mot flygplatsen börjar det som vanligt regna, men även här ser det ut att bli bättre under eftermiddagen. Dessutom börjar vi bli vana vid att sitta och vänta på flygfält.

Till slut kommer vi i alla fall upp i luften och börjar med en runda runt Mont St Michele, ett välkänt slott på ett berg mitt ute i vattnet, i alla fall vid högvatten. Efter att ha gjort av med några rutor film fortsätter vi på en lång transportsträcka upp genom Frankrike till Lille, strax söder om belgiska gränsen. I Frankrike tillhandahåller de inte flyginformation till VFR-trafik under FL130, så i vanlig ordning gäller det att hålla ögonen öppna. Efter tankning och uttullning i Lille fortsätter vi sedan till Antwerpen som har ett trevligt flygfält, nästan mitt i stan. Här gör vi vårt största botten-napp under resan i form av ett mycket smutsigt, dyrt och allmänt otrevligt hotell, men Antwerpen som stad är annars ganska trevlig.

I Antwerpen hade vi bara tänkt stanna en natt, YB är bara bokad ett par dagar till. Vi vaknar och upptäcker till vår förvåning att det inte regnar. Fyllda av hopp om att för en gångs skull slippa vänta återvänder vi till flygfältet, bara för att få veta att luften fram till Hamburg, som var vårt nästa mål, var full av regn och låga moln. Med löfte om förbättring slår vi ihjäl några timmar i cafeteria, och undertecknad ägnar sig i vanlig ordning åt att räkna på hur man ska få råd med I-beviset. Vid nästa meteorologbesök slås allt kvarvarande hopp i spillror och vi inser att vi blir kvar här ytterligare än dag. I stället för att sitta och deppa tar vi tåget till Bryssel där vi tillbringar kvällen och natten.

Dagen därpå regnar det vilket ju statistiskt ger visst hopp. Efter en tågresa tillbaka till Antwerpen kliver vi in på Met-kontoret där man nu hejar igenkännande. Jodå, vädret är bra precis överallt utom just här. Vädretsituationen är god sikt, ca 1500 fot, men lokala områden med duggregn med sämre värden. Ett sådant område hade tydligen bestämt sig för att parkera över Antwerpen. TAF-arna för Hamburg och Bremen säger

sc på 1000, en till två stratus på sex till sjuhundra och gradvis ökande till 1500, men aktuell METAR ger betydligt bättre väder redan nu. Dessutom gällde temporärt regn med 6 km och 3/8 på 700. Inget perfekt VFR-väder men fullt flygbart om man undviker regnområdena. Efter att ha väntat ut det lokala regnet över Antwerpen kunde vi därför starta en flygning som skulle komma att bli den klart besvärligaste under undertecknads flygarkarriär så här långt.

Det började med speciell VFR i dålig sikt ut från Antwerpen, men detta var vi förberedda på och vi hade goda radionavigeringshjälpmedel på sträckan. Efter en kort stund kom vi ut i klar luft med molnbas ca 1500, och man såg på avstånd de isolerade regnområdena avteckna sig mot horisonten. Allt enligt meteorologernas förutsägelser. Vi rundar ett par militära CTR och sätter kurs mot VOR-fyren RKN vid den Holländsk-Tyska gränsen. Regnområdena är nu flera till antalet men det är fortfarande inga svårigheter att köra slalom mellan dem, även om sikt och moln i övrigt börjar bli sämre. Vi kryssar fram på 1000 fot i uppskattningsvis 6-7 km sikt då plötsligt en liten Cessna passerar från vänster till höger strax framför och något nedanför vår nos. Lite omskakade inser vi att det är en ganska farlig typ av flygning att ligga och trycka strax under molnbasen i dålig sikt i okontrollerad luft nere i Europa med betydligt större trafiktäthet än hemma i Sverige. Alternativa åtgärder övervägs. Just här är det ganska ont om flygfält att landa på, de som finns är holländska NATO-baser och där är man nog inte så välkommen om det inte är verkligt nödläge. Vi, eller snarare jag som varande befälhavare ombord, beslutar att fortsätta kryssa ytterligare en bit, förbi RKN VOR och in i Tyskland, där det dels finns fler flygfält och man dels får betydligt större hjälp från trafikledningen än vad Dutch Mil erbjuder.

Vi ligger på 800 fot. Molnbasen ligger strax under 1000 med enstaka trasor på lägre höjd. Vi flyger runt en del av dem och även igenom en och annan. Att navigera visuellt är det inte tal om med den ganska odetailjerade holländska 500 000-delskartan, men då RKN har DME är navigeringen inget problem. Vid tyska gränsen blir sikten temporärt något bättre. Vi skiftar till Bremen Information, men lyckas naturligtvis inte få kontakt nu när de som bäst behövs. I stället kontaktar vi Hopsten, ett tyskt militärfält i närheten, och meddelar att vi ämnar avbryta vår färdplan mot Hamburg och landa på lämpligt ställe. Vädret på Hopsten är bra men det ligger en mur av regn åt det håll fältet borde ligga. I stället begär vi senaste Met Report från Bremen och får veta att de har 8 km och 1200 fot. Dit är det i och för sig ganska långt kvar, närmare 60 Nm, men Ahlhorn, ett militärfält på vägen, rapporterar också bra VMC, så vi bestämmer oss för att det dåliga vädret runt omkring oss är lokalt och fortsätter norrut.

Efter en stund börjar molnbasen sjunka igen. Vi flyger på 800 fot, lägre vill vi inte gå då marken ligger på 2-300. Som tur är finns det inga uppstickande master eller liknande i området. Återigen blir vi tvungna att flyga rakt igenom en och annan molntrasa och vi meddelar Hopsten "Problems to maintain victor-mike-charlie". "Roger, do you need radar assistance?" blir svaret. Då vi har signal från Bremen VOR och även den har DME förklarar vi att vad navigeringen beträffar är det OK, men att vi gärna vill ha hjälp med separation till annan trafik. Han lämnar då över oss till Weser Radar som, då vi anropar, visar sig vara helt införstådda med vår situation. Däremot ligger vi lite för lågt för hans radar, så med hjälp av interkommunikation med en annan militär radarstation, håller han kontroll på vårt fortsatta flygande.

Återigen börjar vi få problem med marksikten. Ny förfrågan om väder Bremen. Jodå, fortfarande bra. Ännu en gång hamnar vi i ett moln och vi meddelar Weser att vi inte har VMC, men flyger mot Bremen VOR. "Sierra-Yankee-Bravo, can you proceed IFR?". Efter ett "negative" från vår sida svarar han helt torrt "Roger, proceed inbound Bremen VOR".

De fem timmar under A-utbildningen man satt med instrumensskärmen framför näsan var nog en ganska bra investering, för det bereder en egentligen inga större svårigheter att hålla höjdmätarn spikad på 800, horisontgyrot horisontellt och VOR-mottagarnålen vertikal, men det är ju inte meningen att VFR-flygning ska gå till på det här sättet. Att det dessutom inte är särskilt kul heller är alla ombord vid det här laget överens om. Till råga på allt meddelar Weser efter en stund att det har börjat regna i Bremen, med därpå följande siktförsämring, vilket får en att inse att vi faktiskt befinner oss i en ganska besvärlig situation. En av paxen engageras raskt att ur Bottlang-manualen plocka fram flygfältsblad för samtliga flygfält i området, men vi meddelar Weser att vi ämnar fortsätta mot Bremen, för att se hur det ser ut då vi kommer dit.

Oftast har vi marksikt, men det känns betydligt lugnare att gå på en stadig kurs på instrument, än att försöka köra slalom mellan stratusmolnen. Vi får nu skifta frekvens till Bremen TWR, och från dem begär vi radarledning fram till fältet. De leder oss fram utefter den normala VFR-inflygningsvägen som går utefter en motorväg. Sikten är ett par kilometer. I det här läget är det för mig helt oförståeligt att man faktiskt helt lagligt får flyga VFR i 1.5 km sikt. Visuell navigering är ju i det närmaste helt omöjligt.

Efter en stund når vi en krök på motorvägen. Härifrån är det bara tre km rakt fram tills man korsar banan på tvären. Trots det ser vi ingenting av fältet, men ett torn med en radarantenn rakt under oss vittnar om att det finns ett flygfält i närheten. Då vi svarar nekande på frågan om vi har fältet i sikte får vi order att svänga höger för radarledning fram till kort final. Efter ytterligare två vänstersvängar befinner vi oss på final, vilket även bekräftas av ILS-nålen, men sikten framåt är nu nästan noll. Nedåt däremot ser man ett och annat hus susa förbi. Strax därpå kommer befrielsen i form av ett blixtrande fyverkeri i diset. Det är inflygningsljusen som är en form av vandrande blixtljus som rör sig in mot bantröskeln. Strax därefter syns de vanliga högintensiva ljusen bryta igenom och efter att snabbt ha plockat ner fart och klaff kan vi landa på Bremens bana 27, 1 timme och 50 minuter efter starten från Antwerpen.

Medan hjärtverksamhet och adrenalinutsöndring sakta återgår till normal nivå följer vi efter en rangerbil mot plattan. Just nu vräker regnet ner och det förefaller otroligt att vi faktiskt var uppe och flög i det vädret. Vi parkerar och rangerbilen lämnar oss för att komma tillbaka någon minut senare med en till person ombord. Vi är övertygade om att det är Herrn Så-och-så från tyska luftfartsinspektionen som vill ha en pratstund med befälhavaren på SE-GYB, men det visade sig vara någon som bara skulle ut till ett annat plan. Inte heller på briefingen hade de några ytterligare synpunkter då vi går dit för att anmäla avvikelser från vår ursprungliga färdplan. Vi ber dem hälsa killarna i tornet och tacka för hjälpen, och beger oss därefter i en taxi in mot Bremen för att hitta ett hotel. Vi tar första bästa, och efter en god middag på en grekisk restaurang, somnar i alla fall befälhavaren på SE-GYB som en stock.

Morgonen därpå bjuder på växlande molninghet med en del blå himmel. Vi tar spårvagnen ut till fältet för en första pratstund med meteorologen. Metkontoret i Bremen visar sig vara mycket välutrustat med bland annat bildskärmar där man kan se sekvenser av satellitbilder där man ser vädersystemen dra fram. Vädret är av utpräglad kallmassetyp med god sikt och hög molnbas, men med lokala cb med skurar och i vissa fall även åska. Ett område med högre cb-aktivitet är på väg in mot vår färdväg, och då våra personliga väderminima för dagen är ett snäpp högre än vanligt bestämmer vi oss för att vänta några timmar. Efter ett nytt besök hos meteorologen får vi klartecken och lämnar in färdplan mot Malmö. Något förgrymmade över att de vägrat öppna taxfree-shopen åt oss kan vi starta och stiga direkt till 2500 fot, vilket var ovanligt mycket för att vara den här semestern. Bremen

badar i sol. Vilken kontrast mot gårdagen!

Några enstaka cumulus glider fram på himmlavalvet, i övrigt är det soligt. Här och där får vi ta en runda runt ett och annat cb-moln. Som vanligt sådana här dagar är det ganska turbulent, men efter nästan två veckors flygning har även den mer flygovana passageraren hunnit anpassa balanssinnet till ett liv i luften. Färden går vidare norr om Hamburg och upp genom ADIZ-området. Den kraftiga medvinden för oss med 140 knop GS genom Danmark och det dröjer inte länge förrän vi på svenska kan ropa upp Malmö kontroll och förberda inflygning till Sturup. Som vanligt rapporterar Sturup TWR byig vind och 20 knop rak sida, men även här går sidvindslandningen enligt instruktionboken, trots att vinden var något mer än vad som är tillåtet för en 172'a.

Väl nere får vi, eftersom vi bara skall stanna en kort stund, parkera vid en av de stora landgångarna. Tyvärr ligger ju Yngve-Bertils dörr lite för lågt för att vi ska kunna kliva in med tak över huvudet, men det hela ser ganska komiskt ut...

Efter snabb tankning, intullning, met-besök och en svindyr svensk fika med plastemballerade bullar lyfter vi för sista sträckan mot Linköping. Det börjar lida mot kväll, och de vertikala luftrörelserna börjar avta. Sista biten hem är det helt stilla, helt molnfritt och åtskilliga mils sikt, något som i stort sett aldrig förekommer nere i Europa. Vi rattar in 123.40, anmäler Vist och några minuter senare är vår flygsemester slut.

Om man gör en sammanfattning av resan kan man säga att det på det stora hela gick betydligt enklare än väntat, trots det ganska risiga vädret. Undertecknads utlandserfarenhet sträckte sig tidigare till några småsvängar i våra nordiska grannländer, så jag vill verkligen rekommendera både gammal och ung certinnehavare att ta steget ut i Europa. Det finns dock en del saker som skiljer sig när det gäller VFR-flygning där nere, så man bör ägna en del tid att läsa på innan. Bottlangmanualen, som man inte klarar sig utan, är mycket bra. Förutom flygfältskartor finns här ett kapitel för varje land som beskriver de lokala regler som gäller. Trafiken är också mycket tätare i Europa, så man måste se sig för, men det ska man ju i och för sig göra här hemma också. Avslutningsvis kan man konstatera att det är konstigt att i en av landets största flygklubbar, det är så få som ägnar sig åt utlandsflygning. I år var vi visst två som var ute och flög VFR utanför norden...

## NÄSTA KONTAKT

Preliminärt manusstopp för nästa KONTAKT är söndagen den 29 november.

# FLYGKLUBBENS FRAMTIDA FLYGPLANSFLOTTA

## BÄSTE MEDLEM

Som grund för styrelsens kommande beslut om flygklubbens framtida sammansättning av flygplansflottan, kommer bl.a. dina synpunkter att väga tungt tillsammans med andra besvarade enkäter. Det är därför viktigt att du försöker sätta dig in i klubbens problem och bildar dig en uppfattning som du sedan delger oss i denna enkät.

Vad vi med säkerhet vet är att våra flygmaskiner flygs mycket och blir äldre dag för dag. Vad vi med mindre säkerhet vet är vad som kan komma att ersätta våra flygplan på sikt. Därför har en grupp tillsatts för att samla allt tillgängligt faktaunderlag för flygplanstillgången inom kort och inom en överskådlig framtid i Sverige. Dessutom är det gruppens uppgift att komma med ett förslag på hur klubben ska disponera de kommande flygplan som nu byggs i klubbregi.

Endast två typer av flygplan har idag en marknadsfunktion uppbyggd. Det är Nyge som säljer Piper och flygfrima Nilsson som säljer Socata-familjen. Cessna har upphört med sin tillverkning och ingen vet när den kommer igång igen. Det har givit oss två alternativ att titta närmare på inför ett flygplansbyte av C172 och C182. Tyvärr har vi inte kunnat ta ställning till skolflygplanen ännu då det inte finns någon direkt efterträdare till C152.

Gruppen började med att studera Socata-familjen (Tobago + Trinidad) då vi hade mest ny information att hämta där. Det visar sig att dessa maskiner har tjänat som klubbmaskiner i Sverige under ca 6 år.

Tobago + Trinidad är moderna maskiner med något starkare motorer än i C172-182. De har en stabil uppbyggnad och en otrolig komfort. Det kan sägas vara en ny generation flygplan. Säg vad man vill om Cessna och Piper som varande bra klubbmaskiner, men inte har de utvecklats mycket under de senaste 15 åren. Varken design eller komfort har ändrats. (Jämför 15 års bilutveckling).

Det är naturligt att vi med kritiska ögon ska se oss omkring efter ett flygplan som kan fylla samma funktion som tidigare men kanske t o m lite bättre, till medlemmarnas fördel.

Om inte Cessna kommer tillbaka, vad gör vi???

Om de kommer tillbaka, vad gör vi då? Kanske ska vi trots det vända oss till en ny generation flygplan.

Det är Du tillsammans med oss i styrelsen som ska fatta dessa beslut.

Vi ska försöka bilda oss en uppfattning inför allmänna klubbmötet i november, så se till att vara närvarande!

Sedan blir det besök av tre st. Tobago, Trinidad så att så många som möjligt ska få se och kanske provflyga dessa plan.

Tills vidare finns det material i en pärm på klubben. Ta en titt!

Vi tackar på förhand för Din medverkan och hoppas få in svaren i god tid före klubbmötet i november.

MED VÄNLIG HÄLSNING

Dan Krook

Sture Bjelkåker

Tommy Bergström

Svaren lämnas till expeditionen då Du är på klubbhuset eller skickas dit. Märk kuvertet "Enkäten".

Frågor kan ställas till ovanstående.



E N K Ä T .

- \* Lämna gärna kommentarer i samband med dina svar.
- \* Du får lämna anonymt svar om så önskas
- \* Försök att ta ställning, det är viktigt för närliggande beslut.

1. Är du influgen på C172?.....Är du influgen på C182?.....

.....

2. Jag flyger antal timmar av varje / år. C172.....C182.....

3. Hur anser du avionikstandarden vara på våra trora Cessnor idag?  
Dålig.....Bra.....Mycket bra.....För avancerad.....

.....

.....

4. Vad anser du med tanke på kvalitet, inredning och komfort ?

.....

.....

5. Vid ett framtida flygplansbyte, är högre krav på prestanda önskvärt?

.....

.....

6. Är komfort , ljudnivå , utrymme av vikt?

.....

7. Är du nöjd med klubbens flygplansflotta och sammansättningen idag?

Önskemål?.....

.....

8. Är du beredd att betala något mer för att få flyga nya maskiner?

.....

9. Om vi inte kan få köpa Cessna i framtiden vad anser du då vi ska flyga i klubben? Byta till piperflotta. Byta till Socatafamiljen. Andra alternativ.

.....

.....

10. Tycker du att socatafamiljen verkar vara ett bra alternativ till C172 och C182?

.....

11. Tycker du att I-cert skolningen är viktig för klubben?

.....

12. Avser du ta I-cert. inom de närmaste åren?.....

13. Vad anser du om nuvarande flygtimpriser? .....

.....

V.G. Vänd!

forts. enkät.

14. Hur anser du att den/de nya MFI-9 som byggs skall användas i framtiden?

.....  
.....

15. Hur anser du att vår nya CUB skall användas i framtiden?

.....  
.....

16. Anser du att Cessna 337 skall hyras ut i klubbregi och är du i så fall intresserad ?

.....  
.....

17. Vilken/vilka typer av verksamhet är du intresserad av?

- Stjärtsväng
- Tävling
- Resor
- Avancerad flygn.
- Instrument

Välj gärna flera och rangordna.

.....

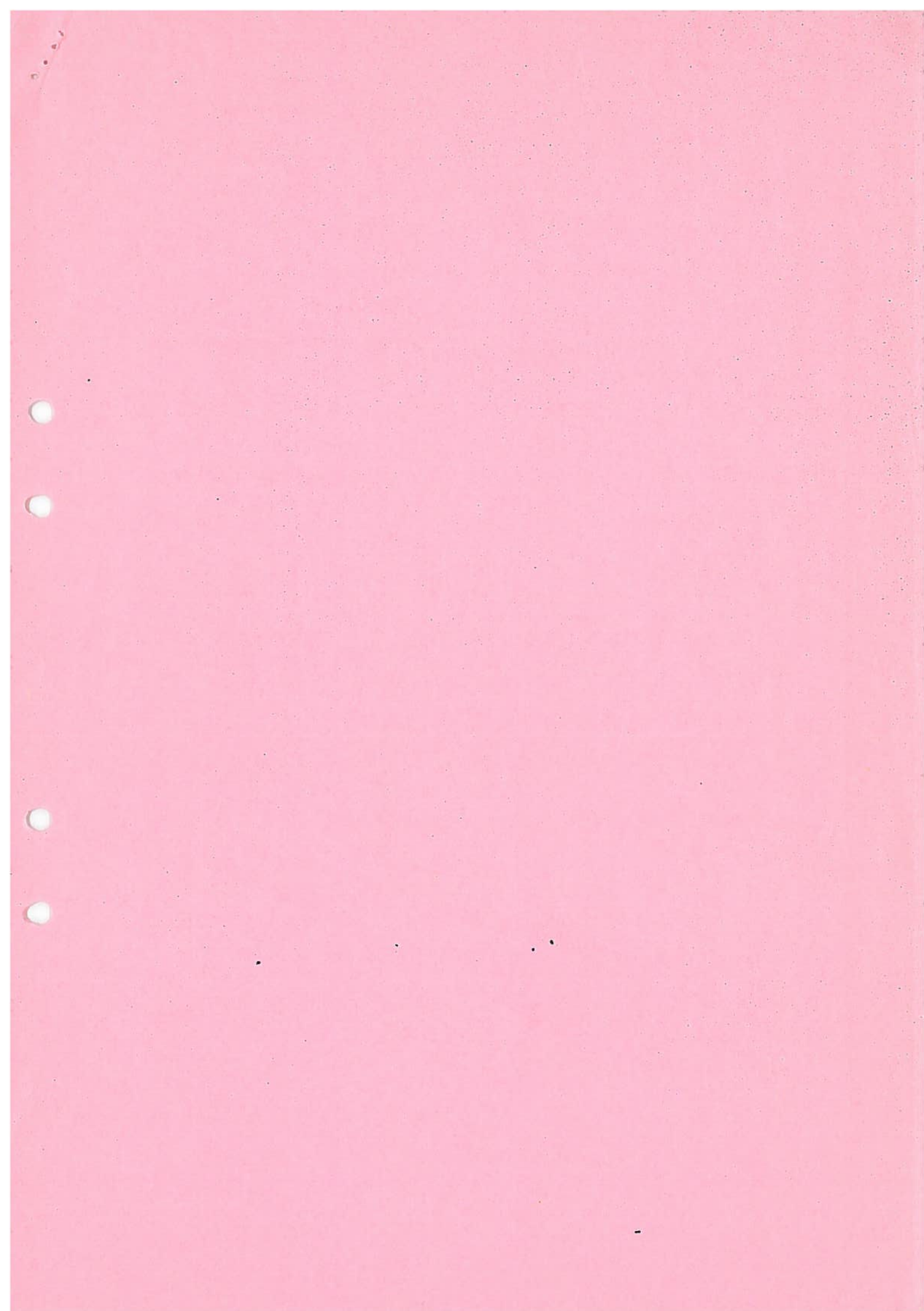
18. Ser du en risk i att ha för diversifierad flygplansflotta? vad bör göras/säljas. Tänk på kommande plan! MFI-9 & CUB

.....  
.....

19. Övriga tankar, kommentarer och önskemål.

Ett hjärtligt tack på förhand !!

SVAREN LÄMNAS TILL EXPEDITIONEN ELLER I DERAS BREVLÅDA ELLER SKICKAS TILL LFK MÄRKT "ENKÄT".



100

