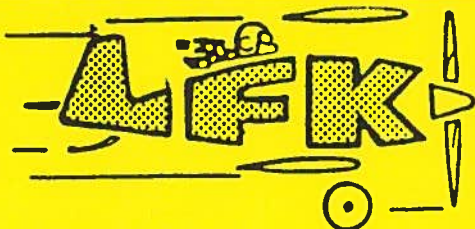


kontakt med



MEMLESTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktion: Per-Olov Jonsson A 013-115610 H 013-104358
Kjell Pettersson A 013-113380 H 013-139935
Distribution: Klas Forsman Mats Jonsson
Adressregister: Gun Lundqvist expedition

NR 5 1989

I DETTA NR

STYRELSEN HAR ORDET.

- * Flygdag.
- * Grattis!

JOURTJÄNSTEN.

KURSVVERKSAMHETEN.

- * IFR-kurs.

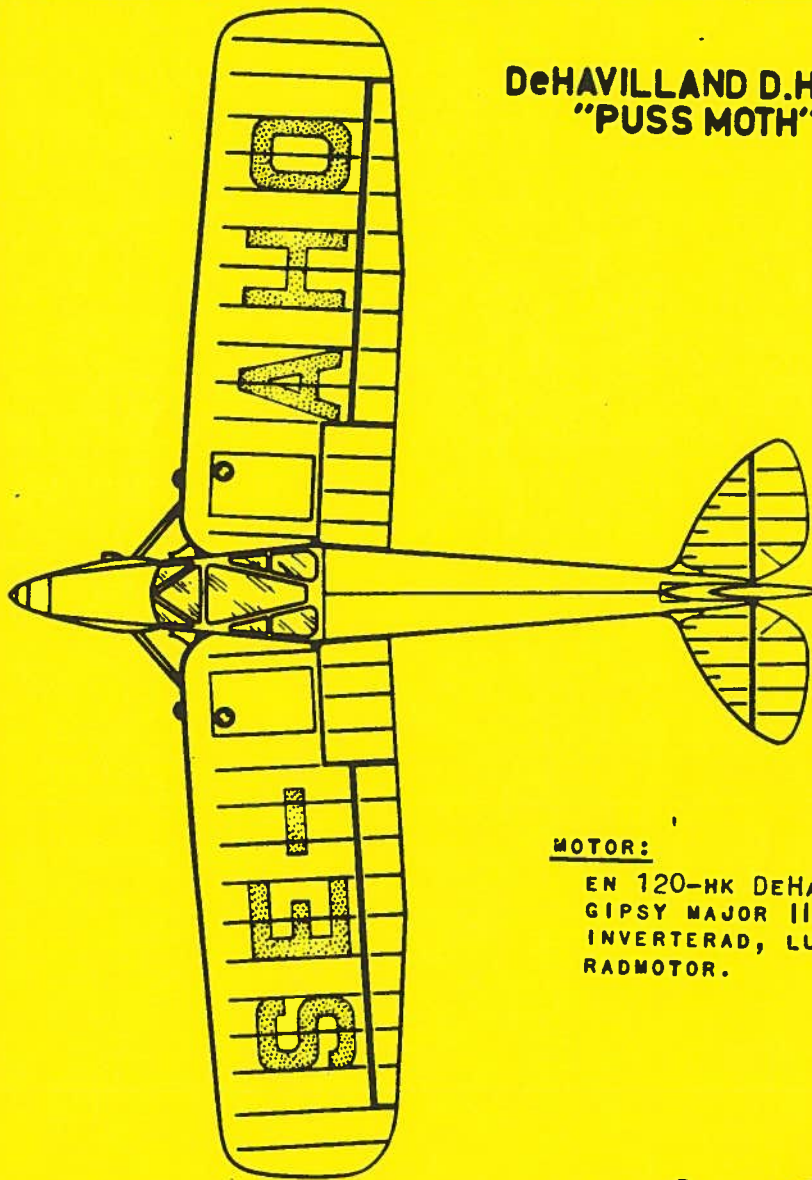
TÄVLINGSVERKSAMHETEN.

- * Gula Spåret.

INSÄNDAREN.

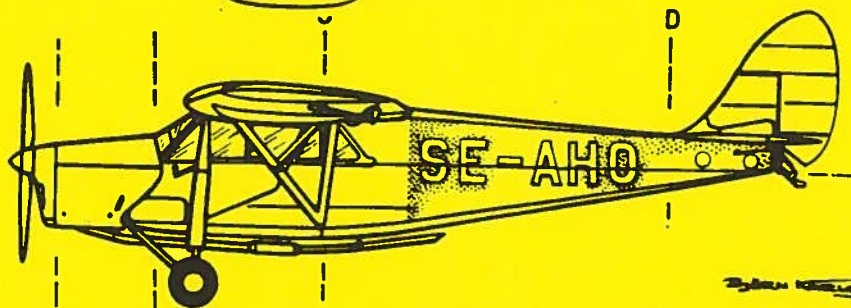
- * Skillnader mellan SE-IUD och SE-KIT.
- * SM i precisionsflygning 89.

DeHAVILLAND D.H.80A
"PUSS MOTH"



MOTOR:

EN 120-HK DEHAVILLAND
GIPSY MAJOR III, 4-CYL
INVERTERAD, LUFTKYLD
RADMOTOR.



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och Jour 013-18 32 00
Flygchef och hanger 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 : Jourhavende 08.00- mörkrets inbr.

RESEARCH PROPOSAL

PROJECT TITLE: [REDACTED]

PI: [REDACTED]

Year	Q1	Q2	Q3	Q4
2000	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2001	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2002	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2003	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2004	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2005	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2006	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2007	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2008	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2009	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2010	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2011	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2012	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2013	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2014	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2015	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2016	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2017	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2020	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2021	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2022	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2023	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2024	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2025	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2026	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2027	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2028	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2029	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2030	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

STYRELSEN HAR ORDET

FLYGUTSTÄLLNING/FLYGDAG 1989-10-05 - 1989-10-08

Linköpings Flygklubb skall under ovanstående 4 dagar var med och tillsammans med mässarrangören Swedfair arrangera "Scandinavian Aviation Exhibition" på SAAB-fältet. Vårt deltagande avser ansvar för markarrangemang (parkering, inträde, avspärningar mm), flygaktiviteter lördag samt förprogram till huvudprogrammet söndag.

Förfrågan om vårt deltagande kom sent och den valda tidpunkten beror på att den nybyggda hangaren (där utställningen skall äga rum) ej är klar före detta datum.

Detta innebär att tiden till vårt förfogande är kort.

Alla medlemmar som kan och har möjlighet bör ställa upp dessa dagar.

Vi behöver folk för :

- * Biljettförsäljning
 - * Bilparkering
 - * Uppbyggnad av avspärningar
 - * Städning
 - * Ansvarig för flygaktiviteter
 - * Ansvarig för markarrangemang
- mm.

Detta är ett tillfälle för klubben att förbättra ekonomin framförallt då vi står inför beslut om inköp av fler nya flygplan.

Hör av Dig snarast till expeditionen 013/183200 eller Tommy Bergström tel arb. 013/286328, bost. 013/142104.

GRATTIS !

LFK ber att få gratulera P-O Engelbrektsson so fyllt 60 år.

JOURTJÄNSTEN

Dragningen i jourlotteriet för juni och juli utföll enl. följande:

Juni: 518 Ulf Mennborg
Juli: 359 Eva Jacobsson

KURSVERKSAMHETEN

IFR-KURS.

Teorikurs för IFR-bevis börjar i oktober -89 med beräknad avslutning i mars/april -90. Undervisning ca två kvällar per vecka i ämnena:

- * Meteorologi
- * Navigation
- * Radiokommunikation
- * BCL

Anmäl intresse snarast på listan i klubblokalen. Anmälan är ej bindande eftersom kursavgiften ännu ej är fastställd.

Mer information lämnas av:

P.G Lundborg tel. 013 / 813 61
Sture Bjelkåker tel. 013 / 15 09 02

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

GULA SPÅRET.

Ett år går fort. Nu är det åter dax att anmäla sig till årets begivenhet, d.v.s Gula Spåret. Tävlingen där du navigerar efter sjöstränder, järnvägar och kostigar.

Tävlingsdag: 890930 (reservdag 891007).

Anmälan till B.G Nilsson tel: 181651 (arb), 53365 (hem) eller via anmälningslistan på klubben senast 890923.

INSÄNDAREN

Intressant skillnad mellan Piper SE-IUD/SE-KIT och många andra flygplan.

Våra nya Piper Archers har ingen "rotating beacon" som antikollisionsljus, utan s.k. "strobe lights" (vita, en i varje vingpets). Dessa slås till med en strömbrytare på mittpanelen, märkt "Anticollision light".

Strobe lights ("blixtljus") är ännu så länge ganska ovanliga på lätta flygplan; det vanliga är ett blinkande rött ljus på fenan. Detta kallas - ofta lite oegentligt - "rotating beacon". Strömbrytare till rotating beacons är ofta märkta "Anticollision light".

Jag tror Du förstår vad jag syftar på nu. Vi är ju vana vid att slå till rotating beacon i samband med motorstart, och slår då ofta till en strömbrytare märkt "Anticollison light". Nu är det ju så, att strobe lights inte ska vara igång på plattan, taxibanan etc, utan ska slås till vid uppställning på banan eller möjligen på väntplats.

För dessa två fpl bör alltså gälla, att "Anticollision light" inte ska slås till i samband med motorstart.

För mörkerflygning gäller givetvis som vanligt, att positionsljusen ("navigation lights") skall slås till före motorstart. Dessa slås till med en kombinerad reostat/strömbrytare som sitter längst till vänster på strömbrytarpanelen. Den består av ett räfflat "hjul", och reglerar dels TILL/FRAN-funktionen av positionsljusen, dels intensiteten på instrumentbelysningen för vissa instrument, bl.a. VOR/ADF ("Radio lights"). Reostatfunktionen är givetvis inte inkopplad på positionsljusen, som har fast ljusstyrka.

Ville bara fästa uppmärksamheten på detta, eftersom jag själv av "bara farten" slagit till blixtljusen vid motorstart vid två tillfällen.

Tack för ordet.

PeGe

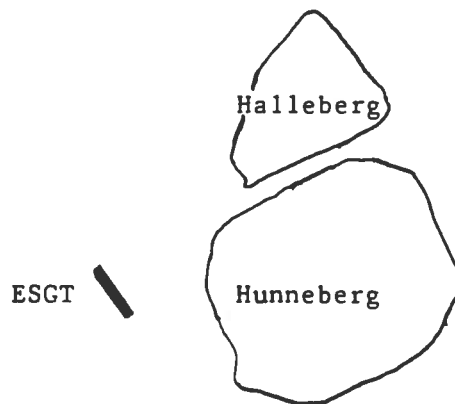
SVENSKA MÄSTERSKAPET I PRECISIONSFLYGNING 1989

Av Sture Lahrin

Årets SM i precisionsflygning avgjordes på Trollhättan/Vänersborgs flygplats en vecka före midsommar. Flygplatsen gör verkligen skäl för dubbelnamnet då banan ligger i Trollhättans kommun och stationsbyggnaden i Vänersborgs. Reguljärtrafiken utgöres av flygningar med SF340 till och från Arlanda, totalt 89 turer per vecka i vardera riktningen.

Arrangör var Trollhättans Flygklubb med Lars-Ewert Lööfh som tävlingsledare. Han hade god assistans av bland andra hustru Anita. Båda är ju väl kända på LFK efter flera längre och kortare sejourer i Linköping. I mästerskapet ställde 45 förare upp. Dessutom deltog Bror-Eric Hjulstad "Brother Wheeltown" från Norge upp utom tävlan. Jag var enda deltagare från Linköpings Flygklubb och Östergötland.

Jag flög med SE-IFZ till Trollhättan en dag före tävlingens början för att bekanta mig med flygfältet och terrängen. Vid en navigeringsövning lade jag in en "sightseeing" i min uppväxtbygd längre neråt älvdalen. Träningen gav åtminstone ett bestående resultat. Det står nu helt klart vilket som är Halleberg och vilket som är Hunneberg.



På SM tillämpades årets regelnyheter. Några av dessa är att start- och mållinjerna ersatts av start- och målpunkter markerade med duktecken, fotomålen uppträder ej i nummerordning och att den uppmätta delen av landningsstråket är kortare.

Navigeringsbanan gick i en slinga väster, söder och öster om fältet och gick över vildmark, blandbygd och slätt. Den innehöll 6 brytpunkter, 6 hemliga tidkontroller, 9 fotomål och 7 dukmål. Banan fick beröm av de tävlande då den var väl lagd och utgjorde en utmaning även för finsmakare (av vad som senare sades kan man ana att en garant för att det inte skulle bli för lätt var Anita Lööfh). Claes-Magnus Johansson, Barkarby FK, nådde i sin tidhållning det goda resultatet 18 prickar, dvs totalt 18 sekunders fel på 8 tidkontroller (hemliga + start och mål). Han lyckades dock inte med sin målspaning. Hans resultat illustrerar en "knut" i navigeringen. Tidhållning och målspaning konkurrerar om förarens tid och kraft varför det finns ett

"prioriteringsproblem". Den som lyckades bäst i år liksom så många gånger tidigare var Jan-Olof Friskman, Gävlebygdens FK (111 pr så långt trots 43 på den teoretiska navberäkningen) tätt följd av Tom Carlsson, Västerås FK (117 pr). Därpå följde Christer Lundholm, Stockholms FK (141) och Arne Nylén, KSAK (142). Björn Åman, Arvika FK, var klar tvåa på spaningsdelen (48 pr) men missade i navigeringen.

Inför landningsmomentet drabbades tävlingsledningen av ett besvärligt men vanligt problem när det bara finns en bana. Vinden pendlade kring rak sidvind vilket gjorde det svårt att välja landningsriktning. Trots invändningar från några tävlande gick Lars-Ewert efter sin prognos och höll fast vid sitt val som sedan visade sig vara det bästa. Efter avslutad tävling stod Tom Carlsson som svensk mästare för andra gången. Han behärskar alla momenten och är uppenbarligen en stor talang. Tvåa blev Christer Lundholm. Han har många gånger haft mycket goda resultat på gång men "snubblat" på något "onödigt" och halkat långt ner i prislistan. Den här gången nådde han en välunnad framgång som så när blivit fullständig. Trea blev förra årets SM-vinnare Anders Hellström, Stockholms FK. Christer och Anders vann lagtävlingen åt Stockholm. J-O Friskman och Arne Nylén var inte riktigt överens med Wilgan i landningsmomentet utan sjönk till 6:e resp. 12:e plats. Olle Malmström, Ludvika FK, svarade för en prestation då han med 35 prickar lyckades bäst i landningsmomentet trots att han efter en olycka i vintras har syn på endast ett öga. Förhoppningsvis är handikappet temporärt. Bror-Eric Hjulstad lyckades ej denna gång men han visade ju sin kapacitet på Stjärntävlingen där han blev tvåa, mycket knappt slagen av Tom Carlsson.

PLACE- RING	ST- NR	NAMN	KLUBB	R NAV	E SPAN	S LANDN	U LANDN	L LANDN	T SUMMA	A SUMMA	T SUMMA
1	16	Carlsson Tom	Västerås	25	92	47			164		
2	43	Lundholm Christer	Stockholm	61	80	37			178		
3	5	Hellström Anders	Stockholm	49	108	44			201		
4	21	Krave Tomas	Sportf Kst	43	112	54			209		
5	10	Johansson Claes Magn	Barkarby	18	144	70			232		
6	14	Friskman Jan-Olof	Gävlebygd	79	32	122			233		
7	26	Lahrin Sture	Linköping	77	120	55			252		
8	18	Bohlin Sven	Stockholm	100	120	55			275		
9	4	Johansson Mats	Stockholm	54	100	151			305		
10	19	Lindholm Erling	Stockholm	115	140	74			329		
11	8	Bachler Sven	Ludvika	104	160	68			332		
12	38	Nylén Arne	KSAK	34	108	206			348		
13	24	Sjöberg Håkan	Sjöbo	51	180	147			378		
14	22	Hedborg Anders	Ludvika	65	200	116			381		
15	46	Malmström Olle	Ludvika	107	280	35			422		

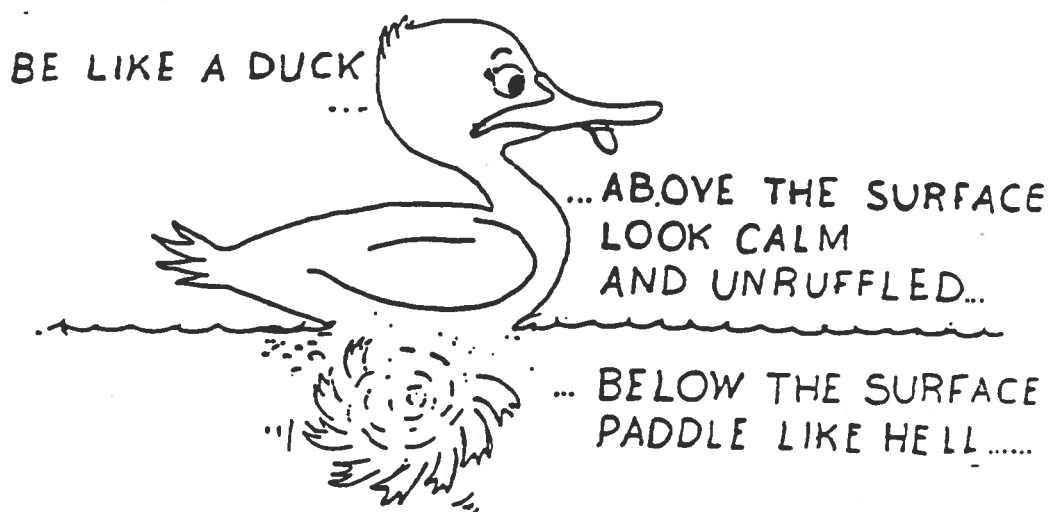
För tiotalet år sedan var vi upp till tio SM-deltagare från LFK. Tillsammans med familjer och några huvudfunktionärer utgjorde vi en stor grupp. Den gemenskapen skapade en god social miljö. LFK:s dåvarande bredd hade säkert också ett PR-värde. Vad som kan göras för att återta åtminstone en del av förlorad mark är väl inte lätt att säga. Vi är ungefär lika många tävlande på klubb tävlingarna nu som vi var då. Önskvärt är att nå ännu fler och att några tar steget ut. För att stimulera SM-debutanter finns ett speciellt vandringspris för bästa sådan (årets debutant Kjell Wiberg, Aeroklubben

Göteborg). Det finns också ett bra utbud av andra välarrangerade tävlingar. Om man är flera finns det mycket att vinna i gemensamma tävlingsförberedelser. Jag tar gärna del i en sådan verksamhet. Du som har provat på och blivit intresserad av den här sporten Du följer väl med till Västerås nästa år?

Förutom paret Lööfh fanns det ett par andra bekanta för många LFK-medlemmar. SE-GMN, en av våra Cessna 150 Aerobat under senare delen av 70-talet, flögs av ett par förare från Gävlebygden. SE-FXD, en Cessna 150 som LFK ägde 1973-81, tillhör numera Trollhättans Flygklubb. Den utnyttjades mycket i tävlingssammanhang, själv har jag flugit fyra SM med den. En bild på SE-FXD över hindret i en landning pryder för övrigt framsidan på det verk om motorflygsport 1909-1989 som Gösta Eriksson skrivit (läs boken, den är en rik källa att ösa ur för alla intresserade).

Ramen kring SM-tävlingarna var bästa tänkbara. Flygklubben har ett gott samarbete med flygplatsen (jodå, Lööfhs är inblandade i detta också, vilket klubbhuset, den tidigare stationsbyggnaden, är ett bevis på). Man hade lyckats förhandla fram en bränslerabatt för SM-deltagarna. Tävlingen gynnades av varmt och soligt väder hela tiden. Föreläggningen på Strömsberg var en fullträff. Frukost och kvällsmål kunde intagas på terrassen med utsikt över älven. En kväll vid skymningsdags släpptes vattnet på i Trollhättefallen. På avslutningsbanketten tog Lars-Ewert vid efter kvällens gästartist och ledde allsången till egna och andra skalders verk.

Ett lyckat SM-arrangemang bygger på goda insatser av många människor och så var det givetvis också i Trollhättan. Men vi som känner Anita och Lasse må vara förlåtna om vi såg detta som i hög grad deras SM. Både tävlingsdeltagare och klubbmedlemmar visade dem en uppskattning av ovanliga mått. Det berodde nog inte bara på ett mycket lyckat tävlingsarrangemang utan också som någon så träffande uttryckte saken att de bjöd på sig själva. Kanske årets (och andra) SM-arrangörer känner igen något i situationen nedan.



Jag och många med mig har återkommit år efter år till SM. Vart och ett av dem har lagt beslag på sin plats i minnet för att göra sig påminna lite då och då. Ett som ofta kommer att dyka upp för den inre synen är Trollhättan 89.