

Kontakt med



Medlemstidning för **LINKÖPINGS FLYGKLUBB**

Redaktör: Håkan Börjesson Arb 013-184835 Hem 013-80896

NR 4 1994

I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Inpassering till LFK området
- Redaktören har ordet
- Efterlysning
- Klubbträff 1994-10-01
- Reportage från:
 - Safaritävlingen
 - SM i precisionsflygning
 - Klubbutflykt till Bornholm

Kom-ihåg höstens evenemang!

- "Rally" till Baltikum 3-4/9
- Gripen 4 10/9
- Gula spåret 17/9
- Klubbträff 1/10
- Gripen 5 2/10
- Gripen 6 22/10
- Mörkerträning 22/10
- Nattugglan 4 29/10
- Nattugglan 5 12/11
- Nattugglan 6 26/11

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 58188 LINKÖPING Tel. Exp och jour 013 - 183200
Flygchef och hangar 013 - 183201
Tekn chef 013 - 183204

Postgiro 160143 - 4 Bankgiro 120 - 0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef Vardagar 08.00 - 09.00
Expedition Vardagar 08.00- 17.00
Bokningstider: Vardagar Exptid 8.00 - 17.00, jourhavande 17.00 -
mörkrets inbrott
Lör-, sön-, och helgdagar Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

Flygchefen har ordet

Juli blev en rekordmånad inte bara när det gäller värmen. Det var ju vackert väder i stort sett varje dag, och det avspeglade sig verkligen i flygtidsuttaget: Ca **575 timmar** under månaden, dvs mer än 100 timmar över budget (450). Och agustri har också börjat bra ...

Det myckna flygandet har ställt stora krav på Thor, som sett till att våra flygplan inte stått stilla längre än absolut nödvändigt. Även om alla fem PA 28 således oftast varit igång, så har det ändå inte räckt alla dagar, så stort har flygintresset varit!

En liten påminnelse:

När Du parkerar flygplan på plattan, dra endast åt parkeringsbromsen ***löst*** så att Du kan gå ur flygplanet och lägga bromskloss bakom hjulen. Dra ***inte*** åt bromsen för hårt, då ökar risken för läckage och skador på bromssystemet.

Parkeringsbromsen är ***inte*** till för långtidsparkering, och räcker absolut inte på en sluttande platta som vår. När trycket i bromsledningarna efterhand avtar, blir det nämligen ingen bromsverkan!
Det är bromsklossar som gäller på plattan!

Slutligen vill jag rapportera att jag löst ut presentkortet jag fick på min födelsedag i form av en oförglömlig ballongflygning. En dag i juli ringde Mats J och sa att nu är det dags, och på kvällen startade ballongen vid Valla med Håkan Wasén som förare. Han frågade om jag ville flyga högt eller lågt, och jag valde naturligtvis lågt efter som jag flyger högre annars.

Så vi gled iväg med den svaga vinden över skogarna söder om stan - och kunde plocka en och annan kotte i grantopparna innan det var dags för en perfekt landning - korgen lutade inte ens!

Sen återstod champagne-dopet, och jag kan numera titulera mig ***Kungen av Ånväga ! Tack alla ni som bidrog till denna flygupplevelse!***

Sture B

Att starta en flygplanmotor

behöver inte vara något problem alls, om man följer vissa principer och tar hänsyn till om motorn är kall eller varm, eller kanske blivit sur - dvs fått för mycket bränsle. Det är dessutom viktigt för motorens framtida kondition att man hanterar dom rätt.

Ge 3 - 5 snapsar före första startförsök med **kall** motor, i övrigt bara enstaka snaps vid behov.

Vid start av **varm** motor upplevs ibland svårigheter att få motorn att tända. Var då försiktig med gasreglaget.

Ge aldrig fullgas under startförloppet, på sin höjd ska man "dutta" lite med gasreglaget runt tomgångsläget för att hjälpa motorn att gå igång.-

INSPRUTNINGSMOTOR

Vid start av ILB (MFI-15) följ checklisten vid start av **kall** motor.

Vid varm motor, prima INTE med bränslepumpen, i övrigt följ checklisten, dvs mager blandning och nästan inget gaspådrag.

OM varm eller kall motor blivit sur - men endast då - starta med gasreglaget fullt fram och mager blandning. När motorn börjar tända, för tillbaka gasreglaget till tomgång och ge därefter rik blandning.

MAGNETER

Vid start av KEG (PA-18) och XIS (MFI-9):

Börja gärna med magnetswitchen i läge **OFF**. Först när propellern börjat rotera, slå till VÄNSTER magnet - och sedan BÅDA.

Sture B, Thor R

Inpassering till LFK område.

Inpassering till LFK är som bekant omgärdat med vissa svårigheter. Det är dock inga oöverstigliga besvär för den medlem som har nyckel och är betrodd till inpassering.

Vi har två grindar att passera. Den in mot fältet har under dagtid varit upplåst.

Under vecka 9433 har detta lås bytts mot ett som ej går att regla upp. Nyckeln är dock densamma som för grinden ut mot gatan.

Detta betyder att Du alltid måste ha Din nyckel med Dig både för inpassering till klubben men även när Du vill till eller från flygplanen.

Blir Du "inlåst" ute på plattan får Du ringa vaktoperatören på telefon 3001 och be om hjälp med att låsa upp grinden.

Styrelsen

Redaktören har ordet

Dela med er av sommarens reseupplevelser!

Som framgår av Sture's inledning så var det rekord i antalet flygtimmar under juli månad. Många av klubbmedlemmarna har säkert varit ute på spännande långturer med familjen och bekanta.

Det vore värdefullt om ytterligare medlemmar kunde dela med sig av reseupplevelsorna genom reseskildringar i Kontakten. Det skulle säkert motivera nya och gamla medlemmar att börja planera långturer till kommande säsong.

Skriv ned några rader och lägg dessa i min låda på expeditonen. Det får gärna vara handskrivet. Har ni dessutom något fotografi så kan det bli ännu trevligare.

Håkan Börjesson

*

Efterlysning

Du som har lånat video-filmen från LFK's 50-års jubileum var vänlig kontakta Astrid eller Ragnhild på expeditionen. Det finns flera medlemmar som vill låna den.

Astrid och Ragnhild

KLUBBTRÄFF 941001

Lördagen den 1 oktober kl. 10.00 träffas vi för att stifta närmare bekantskap med våra lite udda flygplan. Det gäller PA-18 "Cuben" och MFI 9 samt MFI 15 "Safari" som ingår i vår flygplansflotta men flygs alldeles för lite.

Då intresset för det lätta flyget ökat kommer vi att bjuda in en representant med flygplan som får visa hur det utvecklats sig.

Givetvis kommer möjlighet till provtur i samtliga plan finnas.

Väl mött!

Thorleif

SAFARITÄVLINGEN 1994,

genomfördes under gynnsamt väder planenligt den 7:e maj. Till slut blev det nio st deltagare som flög banan. Den hade SM-standard, med 6 st brytpunkter, 8 fotomål, 8 hemliga dukar och 5 st hemliga tidskontroller.

Tyvär var inte vår IFX tillgänglig, vilket gjorde att Sture Lahrin inte kunde ställa upp. Mats Warstedt hade annat förhinder och kunde därför inte heller vara med. Mats hade annars varit titelförsvare. En fjärran tävlande hade anmält sig, tandläkare Bror-Eric Hjulstad från Trondheim. Han är ibland med och deltar i större sammanhang, främst då SM. Tyvär kunde han inte komma. Bror-Eric ringde upp mig dagen innan och sade att det på söndag blir en front i höjd med Oslo, vilken omöjliggör hans hemfärd. Till måndagen kunde han inte vänta, ty han hade många inbokningar i sin praktik, men lovade återkomma. Det blev alltså 5 tävlande för LFK, två för Stockholms FK och två för Västerås FK. De senare flög i Rallyklassen, vilket innebär tvåpilot-system. Man hjälps åt med flygning och spaning.

Banan blev uppskattad. Den hade starten vid Törnevalla kyrka och målet var Sturefors slott. Och visst har vi en underbart fin natur i vårt län. Slättland med stora jordbruk, skogar med små torp, små tjärnar, stora sjöar och små samhällen, stora städer och obebyggd tasselmark. Allt det här kommer man i kontakt med när man flyger en navigationsslinga här i vårt Östergyllen.

Totalsegrare blev Erling Lindholm SFK. Erling placerade sig även bäst i de ingående delmomenten, navigation-spaning och landning. Vad beträffar landningar så bör nämnas att Erling är regerande världsmästare.

RESULTAT:

1. Erling Lindholm	Stockholms FK	153 prickar
2. Marcin Tubylewicz	Linköpings FK	405 prickar
3. Svante Johnsson	Linköpings FK	532 prickar

Fullständig resultatlista samt banan finns anslagen på klubben.

Här vill jag samtidigt poängtera att ^{det} vid våra tävlingar, främst KM och SAFARI, är ett ordentligt jagande och pyssel att få funktionärslistan att gå ihop.

Du vet väl att du får två arbetspliktspoäng om du ställer upp som till exempel tidsfunktionär på en navigationstävling.

På klubbens anslagstavla kommer det att anslås en anmälningslista för funktionärer till KM och SAFARI 1995.

Tävlingskalendern för 1995 är ännu inte fastställd, men båda tävlingarna kommer att gå i maj månad, gissningsvis KM den 6:e maj och SAFARI den 20:e maj. Det är lördagar, med söndagen som reservdag.

RAPPORT FRÅN SM PÅ VÄNGSÖ, 17-18 JUNI -94.

samt författarens egna upplevelser.

Vängsöfältet är ett gräsfält drygt 600 meter, tillhör Östra Sörmlands flygklubb och ligger ung. fyra nautiska nordväst om Gnesta. När man flyger på rak kurs SAAB-Bromma passerar man nästan rakt över det, vilket jag gjort flera gånger, men aldrig landat där tidigare. Östra Sörmland är en aktiv flygklubb, främst då segel, och man började redan på 30-talet.

Från LFK var vi tre deltagare i årets SM, Mats Warstedt, Sture Lahrin och undertecknad, och alla tre tävlade vi med IFX. Vi bestämde att vi åker upp skapligt i tid torsdagen den 16:e, så att vi hinner med att träna start-landning-bedömning på Vängsö. Mats kom från Skåne och åkte tåg upp. Sture och jag diskuterade hur vi skulle färdas.

Man försöker att minimera sin packning, men det blir ändå kilo. Kläder, sängkläder, hygienartiklar, flygmateriel och några pilsner till avslutningsfesten. Den totala tillsatsvikten på IFX är endast 204 kilo, (den här long-rangetanken väger mer än man tror), och med det faktum att jag inte precis är någon flugviktare och att Sture är vuxen, så visade det sig att vi "slår i taket" utan en enda droppe bensin. Det finns ju de som har försökt att flyga utan bränsle, men destinationen brukar inte bli den som man har tänkt sig. Vi bestämde då att Sture tog sin bil upp och att jag skulle flyga lill-Cessnan.

Okey, vi syns där, och ungefär samtidigt också, för jag gör en färdplanering, tankar fullt och sticker sade jag.

Fram med min gamla Stockholm TMA, den börjar redan vid Gistad. Snål och lat som man är, så har man ju inte köpt senaste upplagan, så det första blev att rita in Kungsängen och Skavsta kontrollzoner. Några passande navigeringsfyror finns inte från SAAB mot Vängsö, så jag drog en rak track från Gistad och kollade upp frekvenser.

Väder: Kallmasseväder med CB och skurar, fast god sikt, utom i regn. Ringde tornet, kollade kärran, lastade även med mig reservolja och jordspik. Seve Barth var mig behjälplig med tankning, så att jag snabbt kunde sticka, eftersom vädret på SAAB började dra ihop sig. Nämnade för Seve, att jag kanske kunde "lägga mig" på nästa Gripen, som tack för hjälpen.

Ut på väntplats, där jag fick stå en bra stund, ty ett antal klubbkärror skulle landa. Berndt Skoogh hade visst ordnat något slags rundflyg, med huggsexa på svensxa. Så var det min tur: "IFX ställ upp bana 11". Då kom skuren, det regnade så in i Vi småflygare gillar ju inte att flyga i regn, men i det här fallet upplevde jag det bättre att sitta i planet än hade stått utanför. Efter ett par minuter blev det bättre och jag fick Gistad under 1000, klart starta. Lasse i tornet önskade oss lycka till.

Hysat väder faktiskt. Fick korsa Kungsängen och senare även Skavsta kontrollzon. Jag låg på 1000 ft för att undvika turbulens. Rapporterade utpassage Skavsta CTR och tackade för luften. Jag avslutade med: "Förvåna dig inte om jag kommer tillbaka och vill landa, det ser tjockt ut på min kurs". Det går bra, du är välkommen blev svaret. Jag flög nordostlig kurs, och det verkade som om flera stora och elaka CB hade slagit vad om vilket som kunde vara mest ivägen för mig. Åkte på hagel och turbulens långt innan dessa CB, ner till 700 ft gnd för att minska "hissen", kursändrig till

320°. Nittio grader fel, ja, ja, jag måste ju. Med noggrann medföljning på kartan flög jag så i ung. sex minuter, då jag kunde ändra kurs till 080°, skifade frekvens till 123.35, Vängsö. Där höll man på och tränade start och landning. Jag kunde hålla mina 80° till ca fyra nautiska väster fältet, men sedan tvärstopp igen. Jag ropade upp Vängsö, att jag var på "kryss" in, och frågade väder. En i varvet sade att nu är det skapligt, men för en kvart sedan var det hagel och regn. Jaharru! Jag kunde gå rak sydlig kurs och sedan ostlig och kom fram till Gnesta. Det gällde att tänka och se sig för, eftersom det kunde finnas andra ankommande som flög på samma sätt som jag. Bättre väder och det var bara att "malla" in sig i varvet för final och landning. Faktum är att man har väldigt god nytta av att träna navigering, för konstigt nog så visste jag hela tiden var jag befann mig.

Det visade sig att Sture och Mats dök upp samtidigt och det var bara att sätta igång med landningsträningen. Först blev vi dock hälsade välkomna av tävlingsledarna Gillis och James Sundström. Det är två helfestliga lirare. De är enäggstvillingar, helt lika, byter tröja med varandra bara för att lura folk och det tar två till tre dagar att lära sig veta vem som är vem. Då jag plockade ur kärran hittade jag en NMT-telefon i högersitsen. Det måste vara Seves, ringde upp klubben och Astrid svarade. "Ja hej Astrid, det är Frasse". Innan du säger vad det gäller, har du Seves telefon? replikerade Astrid. "Ja just det du".

Sture och jag ämnade inkvartera oss, vi skulle bo i husvagn. Mats hade som vanligt med sig sitt lilla tält. Arrangörerna hade chartrat in husvagnar för logi, i avsikt att alla skulle kunna bo på fältet och umgås med varandra. Vi gick upp till "fiket", vilket visade sig vara något av en restaurang.

Där träffade vi Lisbeth, en genomgående trevlig och serviceinriktad kvinna. Hon bor hela sommaren i en husvagn, och sköter om utspisningen på Vängsö, från 7 på morgonen till 11 på kvällen. Frukost, lättlunch samt lagad mat till middag och varma mackor när som helst under ovanstående tid. Allting till mycket humana priser. Det är så att många medlemmar har sina husvagnar stationerade på fältet och tillbringar helgerna där. Även vardagar, och framförallt kvällar är där full aktivitet. En genuin klubbanda vill jag påstå.

Vängsö är att rekommendera för en utflykt, eller för ett stopp då du passerar. Bad finns på 500 meters avstånd.

Briefing kl 19.00. En representant från Gnesta kommun hälsade oss välkomna och hade presenter att dela ut, en solstol, två! och lite broschyrer. Startlistan gicks igenom. Det var två debutanter, de allra flesta var ringrävar som har deltagit i många SM. Utom tävlan deltog Bror-Eric Hjultstad från Trondheim. Han ämnade bara delta i navigeringen, för att sedan åka direkt tillbaka och flyga norska mästerskapet en dag senare.

På kvällen satt vi i klubbhuset och snackade, till servering av fika eller folköl. Där hittade jag en intressant bok, den heter En Gnutta Flax och dokumenterar händelserna på Vängsö, allt ifrån 30-talet och till våra dagar. På en bild från tidigt 80-tal fanns vår egen ILB, som då gästade Vängsö för en kurs i avancerad flygning.

Vid återkomsten till husvagnen vid elvatiden, stod Göteborgslaget och klagade hejdlöst. "Vii är göörsura häär vettö, haar nii värme i eran huusvagn, vii haar det inte?" Uppcheckning av vår vagn. Kallt! Vred i ilskan upp termostaten till 28 grader. Med gemensamma krafter kunde vi på en stolpe hitta en utlöst automatsäkring. Åtgärda och i säng, värmen kom.

Fredag morgon.

Mats hade första starten av oss tre, jag andra och Sture sist. Sture och jag käkade frukost, slappade av och avvaktade. Jag infann mig laddad i god tid till beräkningslokalen, varvade ner och började räkna. Banan var omfattande, 8 ben (vilket är maximalt), 87 nautiska och 8 fotomål. Senare med facit i hand, så fanns det 7 hemliga dukmål och 6 hemliga tidskontroller. De här första 30 beräkningsminuterna brukar gå åt för mig, och i synnerhet när det är så många ben.

Snacka om misstag sa' igelkotten när han kröp av rotborsten. Ett ben på banan var 006°. Jag, min klant, läste av transportören utan att tänka och noterade 186 grader. Tabbe kallas det. Min GS var korrekt beräknad för 186°, men det blev ändå en minuts fel på time on leg. Detta renderade i 301 prickar, vilket bör ses mot att Claes Magnus Johansson som vann SM hade 59 prickar totalt på hela tävlingen. När jag fick min datafärdplan upptäckte jag min stora miss. På ett sätt är det nog nyttigt att göra sådana här grodor, man gör nog inte om dem. Efter min kartpreparering och studium av fotomål hade jag en halv minut på mig att lämna lokalen. Den vänlige funktionären sade åt mig att skynda, för att inte få prickar. Jag meade på att det har nog inte så stor inverkan. Han tittade förvånat på mig, men ut itid kom jag.

I ett sådant här läge blir man inte spänd inför navigeringsflygningen, utan tar den som en bra träning. Sture kom fram och sade att Mats hade fått low voltage-indikering, så var observant. Jag startade upp, radio på, ingen beacon, allt verkade OK. Drog iväg. Banan var bra och kul att flyga. Den sträckte sig västerut nästan till Katrineholm och brytpunkterna var väl valda. (Kanske jag påstår bara för att jag råkade hitta dem). Det var typiskt kallmasseväder även den här dagen, och på mitt tredje ben tvingades jag åka under ett måttligt stort CB. Ner på 600 ft gnd, men det hoppade och skuttade ordentligt i alla fall, samt att det kom hagel och regn. Med marksikt fick jag enbart gå in för att hålla kursen rätt, med tanke på en eventuell tidskontroll. Tracken gick över Hälleforsnäs och efter ett par minuter hade jag ett samhälle under mig och förstod att jag låg rätt. Två minuter till och ute! Bra väder och sikt, va' skönt! Och hur Claes Magnus, som låg 5 min. före mig kunde hitta fotomålet efter Hälleforsnäs, är för mig en gåta. Banans mål var placerat mitt i trafikrondellen i Gnesta, se'n var det bara att gå in på en superlång final.

Efter landningen satt jag mina 5 min. i IFX och förtydligade mina kråkfötter på kartan. Den kan vara svårläst, för när man i luften noterar en bokstav eller ett tecken, och det "kyttar", så kan det se ut precis hur som helst. Jag hittade fyra foton och ett par hemliga dukar. Fotomålen hade karaktären av landskapsbilder och bedömdes lätta enligt proffsen.

Min tur till debriefing. Mastermallen lades på min karta. Då upptäckts min nästa stora groda, vilket gör att jag funderar på att bli konstnär. Två praktiga tavlor på en dag! Jag hade nämligen på kartan prickat in fotomålens plats rätt, men jag hade noterat fel nummer, dvs F 4 på F 3:s plats osv. Det här gjorde att jag erhöll fler prickar än om jag inte hittat något foto alls.

Tankade upp IFX åt Sture och uppmärksammade att low voltage-lampan var lite orolig. Sture hade haft indikering när han flög banan och vi undrade hur vi skulle göra. Vi hade ju aldrig haft dåligt om ström, startmotorn drog precis som den skulle. Men håller det på att dra ner batteriet? Nåväl, vi tog kontakt med vår mek Tor Romare. Han instruerade oss att undersöka om någon kabel lossat etc. Vi bestämde i alla fall att vi laddar

upp batteriet, så vet vi att det är möjligt att genomföra landningarna nästa dag. Klockan var nio på kvällen och 24-voltsladdare växer inte på gräsmattan. Lisbeth visste att det i Björnlunda fanns ett bärgningsföretag och vi körde batteriet dit i Stures bil. Vi hade inte hunnit äta, så när vi kom åter hade Lisbeth varmt käk åt oss, biff Stroganoff satt alldeles utmärkt. Sture muttrade något om att det nästan alltid är något "kajko" med kärran när vi är ute och tävlar. Vi tog del av resultatet från dagens övningar, Mats lade beslag på tredjeplatsen, Sture blev tia och mitt resultat blev som väntat inte spännande, vilket alla säkert förstått med hänsyn till vad jag tidigare berättat. Dock ej sist! Lite rundsnack i klubbhuset och läggsdags.

Lördag morgon.

Sture uppe med tuppen och hämtade batteriet. Vi provstartade krysset, lampan lyste ilsket rött. Vi blev lagom klara till landningsbriefingen. Nu hade vinden vänt, så vi skulle landa bana 15. När vi tränade på torsdagen var det bana 33 som gällde.

Lite publik hade det kommit, främst anhöriga och bekanta till de tävlande, men även några intresserade lördagsutflyktare eftersom det var fint väder. Speaker var kommunliraren från Gnesta och Radio Sörmland var där och gjorde reportage. Aston Carlsson från Norrköping var huvuddomare och en Gnestatjej, Maria, som normalt sitter på Arlana ACC, skötte trafikledningen.

Nollan, dvs märket var placerat ungt. 100 meter in från tröskeln, och när man låg på final så hade man en sjö under sig, 2-3 meter under fältets nivå. Innan tröskeln fanns också en jordhög som stack upp.

Vid sådana här stora tävlingar så får alla göra sin motorlandning först, alltså man byter förare hela tiden, innan man går på bedömning med klaff, vilken även den skall utföras av alla osv. Tredje landningen är bedömning utan klaff och fjärde är en motorlandning över hinder, precis samma som på våra Gripentävlingar.

Den publik som inte är insatt i sporten blev något häpna när piloterna gjorde bedömningar och kom vingglidandes på tvären ett par meter över jordhögen. Det är något av en upplevelse att se hur skickliga "dom stora grabbarna" är. Speciellt bör nämnas Mats Warstedts bedömningslandning med klaff.

Mats gjorde med praktfull elegans en hisnande uppvisning i hur man med exakt precision, skicklighet och iskalla nerver helt kontrollerat kan hantera en Cessna 152.

Vi tyckte alla att Mats låg lite lågt och för långt ifrån, då han kom på finalen över sjön. Synd, tänkte jag, här ryker Mats chans till SM-medalj, för nu måste han dra på, såvida han inte hade tänkt sig att simma fram. Men icke, Mats tappade ännu mer höjd, så pass mycket att vi inte kunde se huvudstället. Flygplanet var i höjddel alltså under sättningspunkten! Sedan verkar det som om en osynlig kraft formligen tar tag i Cessnan och lyfter den rakt upp flera meter. Mats glidflyger och landar faktiskt plus. Mats förklarade sedan att han avsiktligt gick ned lågt över sjön och byggde upp fart, i syfte att maximalt kunna utnyttja markeffekten när klaffen togs ut.

Det är ju så, att man med hjälp av klaffen och markeffekten kan ^{åka} en bit till än vad annars vore möjligt, speciellt om man "mjölkar" ut klaffen. Numera videofilmas alla SM-landningar och min avsikt är att få hit en kopia som vi kan använda oss av, och hoppas då att Mats hela final finns med.

I toppskiktet var det så hårfint att efter tre landningar var segern oviss. Mats hade en chans, men bara om Johansson och Friskman landade sämre än 67 resp. 75 landningsprickar i förhållande till Mats. Friskman hade bara åtta landningsprickar tillgodo på Johansson. Mats landade noll, men det

räckte inte till seger. Självtog jag av lite övermod, då jag lyckades få nollor på båda mina bedömningar. Men något unikt var det inte, tre till hade gjort likadant, bl. a. Anders Hedström som hade noll prickar efter tre landningar. Helt imponerande! Anders vann landningsdelen.

När det var klart tog vi en fräsch dusch, slappade lite och förberedde oss till avslutningsfesten. Mats åkte hem med krysset. Festen var något av ett hangarparty med grillkött, tilltugg och etanoldrycker för de som så önskade. Prisutdelning förrättades, mästaren korades, likaså debutantvinnaren och när folk blev lagom "ljumma" så gavs det dans till levande orkester, vilket gjorde att de få damer som fanns fick dansa stup i ett.

Vi borde slå ett slag för att värva fler kvinnor till den här sporten. Jag vill också nämna, att det är märkligt vilka djupa och speciella synpunkter om flyg som framkommer under en hangarfest.

Nåväl, det var trevligt och i nattens sena timma så lyckades vi faktiskt hitta rätt husvagn efter avslutat samkväm och sov väldigt hårt och gott.

Söndag morgon.

Vilken tur att Mats tog hem Cessnan. Nu var det en varmfront, stratus, nimbostratus och regn. En stärkande frukost, youghurt, macka, te och två sodavatten. Ytterligare en soda.

Vi tackade och sade adjö till arrangörerna med tvillingarna i spetsen, lovade hälsa på i Väingsö, tog plats i Stures bil och påbörjade hemfärden.

Nu var det att se fram mot nästa SM. Det går i Kramfors.

Man måste säga att det är något visst med att delta i flygtävlingar, flygandet, atmosfären (den markbundna), kamratandan, utbyte av flygerfarenhet, roliga episoder, mm.

Är man nu tävlingsbiten så är det en upplevelse!

Här serveras resultatlistan:

1. Johansson, Claes M	Stockholms	FK	59 prickar
2. Friskman, Jan-Olof	Gävlebygdens	FK	61 prickar
3. Warstedt, Mats	Linköpings	FK	86 prickar
9. Lahrin, Sture	Linköpings	FK	187 prickar
28. Franzén, Gunnar	Linköpings	FK	1006 prickar

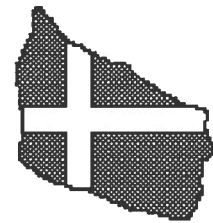
Lagresultat:

3. Linköpings FK Mats Warstedt/Sture Lahrin

Fullständig resultatlista finns anslagen i klubbhuset.

Gunnar Franzén

Klubbutflykt till Bornholm



Under helgen den 11-12 juni genomförde 3 LFK-flygplan, KIT, IUD och KMH, en uppskattad klubbutflykt till Bornholm.

Pilotstyrkan samlas torsdagskvällen innan avfärd för färdplanering och väderbriefing från TV:s prognoser. Polmans långtidsprognos ser inte bra ut. Hans pratar om frontsystem med regn över södra Sverige. Trots detta genomföres färdplaneringen och övriga förberedelser med en from förhoppning om att Polman har fel.

Avfärd i toppenväder

Vid samlingen lördag morgon kan man konstatera att vi fått toppenväder: klar himmel, inte ett moln så långt ögat kan se. Sturups TAF anger svag vind och CAVOK, dock med PROB30 för någon enstaka regnskur. Rønne TAF ser dock ännu bättre ut: 07005KT CAVOK. Samtliga deltagande flygplan startar mot Sturup.

SE-KIT startar först med Thorleif Gustavsson och fru Ingrid samt med Berth Fredriksson och dotter Elena. SE-KMH startar därefter med Björn Johansson och Jonny Johansson. Sist i väg blir SE-IUD med Ove Gandahl och Anna-Lena Björner.

Björn, i SE-KMH, väljer att börja flyga på 4500 fot, men

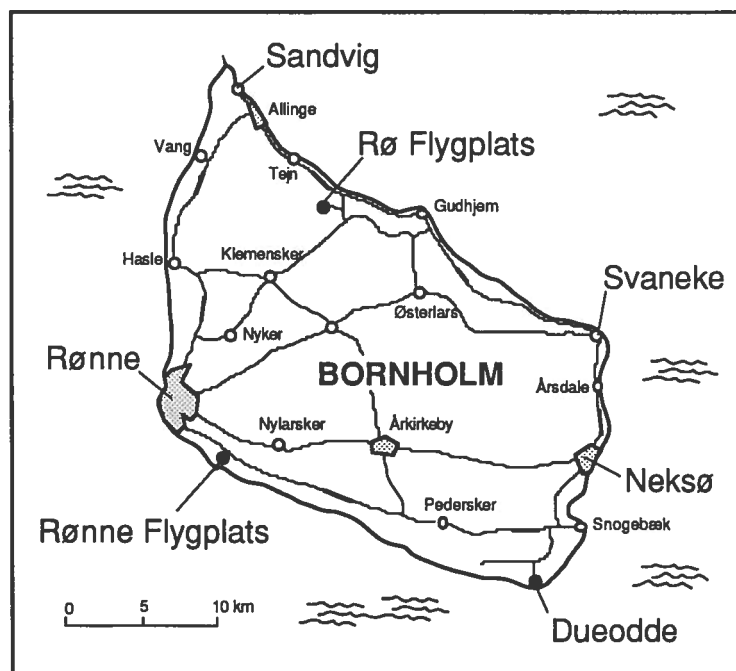
tvingas ned till 2500 fot strax innan Jönköping på grund av sjunkande molnbas. Den fortsatta färden ned till Sturup, längs färdvägen SHG, PER, VEY och Yddingen, bereder inga svårigheter på 2500 fot. Solen skiner och svaga vindar möter oss på Sturup. SE-IUD, som flugit en mera rak väg till Sturup, har redan hunnit fram innan SE-KMH landar Sturup.

Besök i taxfreebutiken

På Sturup sker återsamling innan vi, efter en fika, färdplanerar till Rønne. Efter ett snabbbesök hos tullen, för ifyllande av "Utgående Luftfartygsanmälan", passar resällskapet på att proviantera i taxfreebutiken innan starten sker mot Bornholm. Våra stämplade tullhandlingar utgör de "boarding-

kort" som krävs för inköp i taxfreebutiken. Det gäller nu att vara borta 24 timmar innan man återvänder med plastkassarnas "ransoner"!

SE-IUD och SE-KMH, för vilka inlämnats IFR-färdplaner, tvingas efter start att stiga på rakt östlig kurs, troligen för att undvika segelflygsektorer kring Ystad. SE-KMH, med undertecknad vid spakarna, får kämpa i stigningen till FL70 med regndroppar på rutan. SE-KIT, med Berth i vänstersitsen, får gå en mera rak väg till Bornholm, och lyckas även komma före SE-KMH till Rønne trots att han startat sist i kön från Sturup. Ute över Bornholm skiner solen och svaga vindar bereder ingen något problem vid landningen.



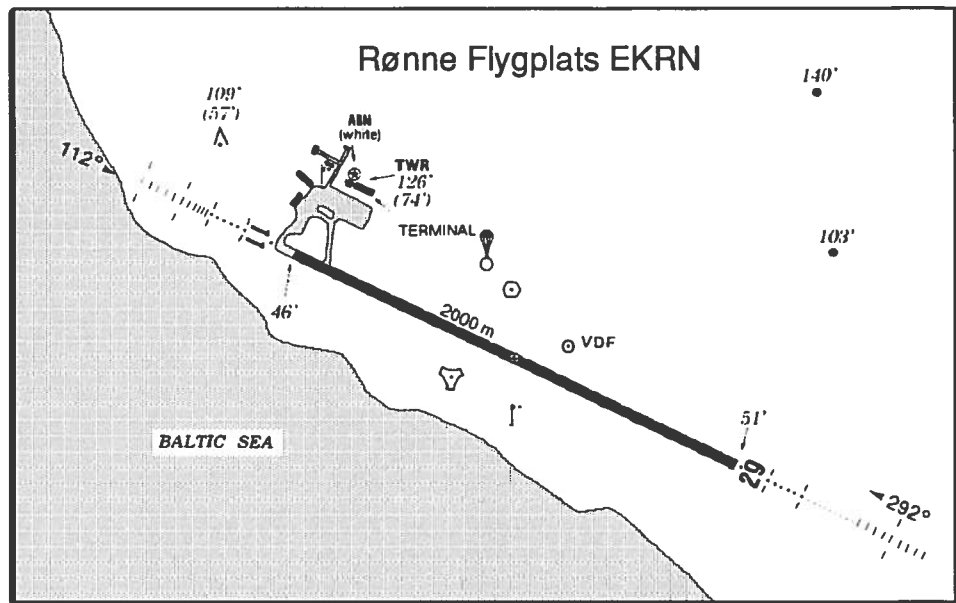
Efter landningen parkerar vi våra flygplan på den stora gräsytan avsedd för gästande flygplan. Vi är de enda gästande flygplanen. Gräsmattan rymmer säkert 50 flygplan om så erfordras.

Övernattning i Sandvig

Inne i terminalbyggnaden beställer vi två små hyrbilar från AVIS Biludlejdning. Nu kommer Ove's SAS Eurobonus-kort väl till pass. Detta bonuskort ger nämligen "mileage-poäng" och rabatterat hyrpris. Väl inpackade i två småbilar beger vi oss in till Rønne, en sträcka på cirka 5 km, för att boka husrum med hjälp av Bornholms Velkomstcenter nere i hamnen.

Det ser lite kärvt ut att få "værelse (rum)" i Rønne med omnejd, så vi blir rekommenderade att i stället logera i Sandvig på öns norra spets. Vi bokar 3 dubbelrum och en "lägenhet" hos Pension Langebjerg i Sandvig. Kostnaden blir 225 DKR / person i dubbelrum inklusive "morgenmad". Pension Langebjerg är inrymt i Sandvigs gamla järnvägsstation. Järnvägsspåret är för länge sedan borta, men man kan fortfarande ana dess dragning. Stinsmössan i matsalen vittnar om gångna tider.

På lördagseftermiddagen strövar vi runt i Sandvig och



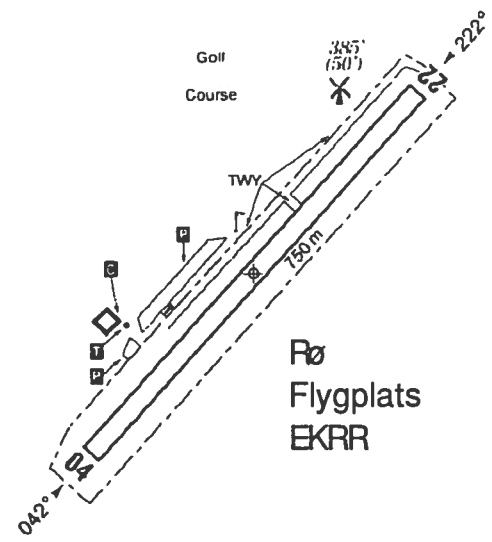
längs stranden. Somliga (läs Fredrikssons) passar på att ta ett dopp i Östersjöns vatten. Överallt möter man kringströvande turister, de flesta faktiskt tyskar. Trots fint väder kan man inte se svenska kusten men väl många fartyg som passerar. Tittar man åt öster kan man dock skönja Christiansø borta vid horisonten. Eftermiddagens öl och macka intas på öns enda orientaliska restaurang. Senare på kvällen intar vi middag på restaurang Karstens Kælder (Hotel Romantik) med fin utsikt över havet.

Ön runt med bil

När vi stiger upp på söndagsmorgonen skiner solen fortfarande från en klar himmel. Polman "misslyckades" turligt nog helt med sin långtidsprognos. Vi planerar att åka ön runt, i "höger-varv", per bil och avsluta i Rønne. Första anhalten blir flygplatsen i Rø, på öns norra del. Tillsam-

mans med en golfbana ligger denna flygplats ca 2 km från öns nordöstra strandlinje. På själva flygfältet är aktiviteten väldigt låg. En C172 står redo för rundflyg i väntan på huggade spekulanter. Man har skyltar uppsatta som visar fasta rundflygsvägar, allt från en kort sväng runt fältet till en hel kring-ön-flygning. Det är tillåten att fritt fotografera från flygplanet.

På golfbana är dock aktiviteten större. Banan har 18 hål (SSS 71 - PAR 71 - 5512m) och drivs av Nordbornholms Golf Klub. Många spelare är



ute på stora banan medan andra tränar "puttar" framför klubbhuset. Vi bidrager till kommersen genom att köpa var sin Krølle Bølle glass från öns andelsmejeri.

-må jeg lige pege på, at

KRØLLE BØLLE IS

er øens dejligste



Vi gör ett par korta stopp i Svankeke och i Neksø innan vi stannar för kaffe med danska wienerbröd nere vid Dueodde, på öns södra udde. På torget i Neksø hittade man en brunn som minner om det ryska bombflyget som drabbade staden, och för övrigt även Rønne, under krigets slutskede i maj 1945. För sent upptäcker vi att vi lämnar öns kanske största turistattraktion, borgen Hammershus, långt bakom oss. Den låg nämligen ca 2 km söder om Sandvig där vi startade söndagens utflykt. Ett besök vid Hammershusruinen får väl vänta till nästa besökstillfälle. Detsamma får gälla för öns berömda "rundkirker" (rundkyrkor) som ligger centralt på ön, en bit från vår bilrundtur.

Nere vid Dueodde kämpar vi de nästan 200 trappstegen upp till toppen av syduddens fyr. Väl uppe på toppen känner man en tilltagande nordvästlig vind, men vad gör väl det när utsikten är fin. Nere på marken ryker den finkorniga



sanden och hotar förstöra medhavda kameror, grus i maskineriet vill ju ingen ha.

Vi passerar flygplatsen på väg in mot Rønne. Vindstrutarna står bra i banan för start 29. Väl inne i Rønne tar vi en bit mat på en restaurang vid stadens torg. Ute på torget har svenska HD-klubben parkerat sina motorcyklar. Där finns motorcyklar som tycks ha allt utom möjligen inbyggd TV-apparat.

Vi känner oss nöjda och styr kosan mot flygplatsen för planering av hemresan. Hyrbil-

arna har gått ca 12 mil när vi lämnar dem på flygplatsens parkering.

Hemfärd

Startavgiften, inklusive parkering, är 85 DKR per flygplan. KIT och KMH planerar mot Sturup medan IUD ämnar gå direkt till Linköping. De förstnämnda startar klockan 17 mot Sturup medan IUD avvaktar till klockan 18 med start mot Linköping. Avsikten med den sena starten för IUD, är att ge den svenska tull en erforderlig framförhållning.

Björn, som flyger KMH, får efter start från Rønne bara stiga till 1500 ft. Orsaken till detta infinner sig dock ganska snabbt. En Herkules skall nämligen passera på tvärskurs på höjden 2000 ft. Rønne flygplats användes av många flygbolag för skolning. Den USA-registrerade Herkulesmaskinen använde Rønne för studs-och-gå.

När vi kommer in i Sturup's kontrollzon hamnar både KIT och KMH i samma väntläge. Inte på grund av mycket trafik på Sturup utan på grund av att en kärra fått problem med en dörr och begärt landning för stängning. Både KIT och KMH landar på bana 35 trots att vinden, med en styrka på ca 15 knop, ligger perfekt längs den korta tvärbanan 29.

Vädret på sista sträckan hem håller gott och väl för VFR-flygning. Över Sturup ligger enstaka moln på 2200 ft (SCT022) och vinden blåser fortfarande måttligt från NW (29016KT). Norrköping rapporterar CAVOK och avtagande vindar.

Jonny har inlämnat en IFR-färdplan för KMH den vanliga vägen längs G15 och G5 till Linköping på FL70. Denna väg är i stort sett raka spåret hem, med man får räkna med ca 30 kt motvind på höjd. KIT planerar istället att flyga till Linköping via Kristianstad, Ronneby, Kalmar, Oskarshamn, Västervik och Åtvidaberg och att flyga på 2000 ft. Väderprognosen är bättre för flygning längs ostkusten.

KMH startar ca 1 minut före KIT från Sturup. Trots att KIT flyger runt hela södra Sverige lyckas Berth nästan komma före KMH till Saab-fältet. Med bara en minuts marginal lyckas Jonny landa KMH före KIT. I hangaren står redan IUD. Ove startade ju en timma tidigare från Rønne jämfört med starttiden för KIT och KMH från Sturup. Samtliga resenären var väldigt nöjda med klubbutflykten, synd bara att inte fler ställde upp.

Om någon planerar en tripp till Bornholm går det bra att kontakta undertecknad förråd och dåd. Björn Johansson har dokumenterat klubbutflykten på video. En redigerad videokopia finns för visning i klubbens videobibliotek.

Jonny Johansson



Jonny, Björn, Thorleif, Inger, Anna-Lena, Ove, Elena och Berth.

GULA SPÅRET !

17 SEPTEMBER 1994
(Reservdag 18 september)

Dags igen för den traditionella precisionsflygtävlingen där ALLA kan deltaga, proffs som nybörjare.

Som vanligt flyger du en "slingerbult", dvs en "krokig" navigeringsbana utan brytpunkter. Kartskalan är 1:50 000 och det gäller att hitta ett antal dukmål utefter banan samt att identifiera några fotomål. Tidskontroller kommer ej att finnas, utan enbart en maxtid, som är väl tilltagen.

Landningsmomentet är också förenklat: I stället för fyra landningar, som normalt brukar krävas, gör du två bedömningslandningar ("med och utan klaff").

Låter det kul? Tveka då inte att anmäla dig till årets upplaga av

GULA SPÅRET!

ANMÄLAN: Göres antingen på anmälningslistan på anslagstavlan i klubbhuset, eller direkt till:

Håkan Bengtsson Tel: 013-185371 (arb)
013-158714 (hem)

**VÄLKOMMEN
TILL EN SPÄNNANDE FLYGUPPLEVELSE!**
(NATURSKÖN NAV-BANA UTLOVAS!!!)

GRIPEN 4

Lördag den 10 september (reserv, 11 sep) börjar höstens landningstävlingar.

Med ett rykande färskt A-cert utmanar saxofonvirtuosen Per Hallsmark oss övriga tävlande med att bjuda alla som landar bättre än honom på fika.

Kom till klubben eller "Märket" och flyg för en gratis fika. Du behöver inte anmäla dig i för tid.

/Mats Jonsson