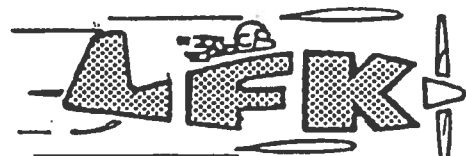


Kontakt med



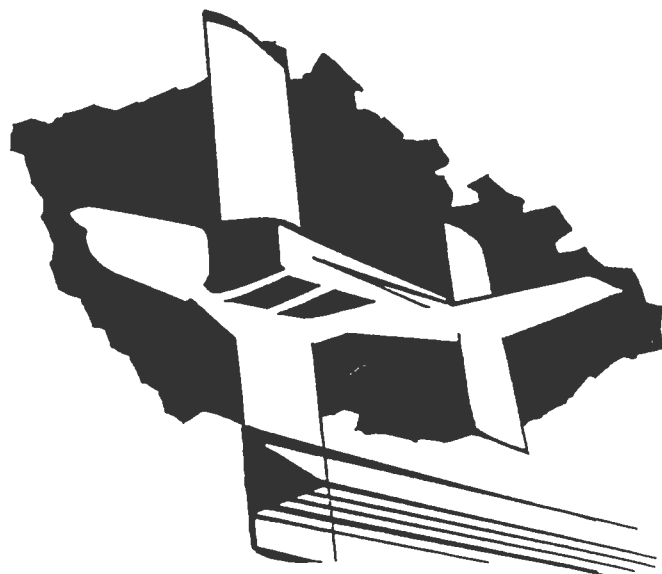
Medlemstidning för LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

NR 5 1994

I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Mökerdax!
- Kallelse allmänt klubbmöte
- Eterlysning
- Bemärkelsedagar
- Civil-Flygfemkamp
- Reportage från VM i precisionsflygning
- Reportage från rallyflyg till Baltikum
- Resultat från Gripen 4 och 5



11th WORLD PRECISION FLYING CHAMPIONSHIP CZECH REPUBLIC KARLOVY VARY 1994

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

Vi går mot vinter...

När detta skrives har sommartiden just upphört, vilket bl a innebär att vi inte har någon kvällsjour längre.

Det betyder bl a att Du som hyr flygplan själv ansvarar för att flygplanet *kommer in i hangaren* om ingen bokar efter dig. Och du som är sist, kolla att tankanläggningen blir låst. Om du flyger på förmiddagen, kan du dock låta flygplanet stå kvar ute (om väderleken tillåter).

Du som har mörker-bevis bör tänka på behovet av kontrollflygning *med flyglärare* om du inte gjort minst 5 mörkerlandningar under de senaste 12 månaderna. För att ta passagerare måste du dessutom ha gjort 5 landningar under senaste 3 månaderna. I sistnämnda fall kan du dock själv göra kompletteringen.

Om Du flyger mörker och lämnar Saabs kontrollzon ska ATS-färdplan inlämnas om det inte finns någon jour. Alternativt kan du lämna muntlig färdplan till annan klubbmedlem. En sådan färdplan ska följas upp och avslutas precis som en "riktig" färdplan. Om Saab-tornet är stängt ska dessutom någon av våra "mörker-jourhavande" kontaktas för tändning av banljusen.

Snart blir det snö och isbildning också, så repetera gärna genom att läsa de MFL (Meddelanden från Luftfartsinspektionen) som finns om flygning under vinterförhållanden.

Trots alla förmaningar hoppas jag att Du passar på att flyga ordentligt även under vintern. På ett sätt kan det till och med vara skönare att flyga nu än under sommaren, då det ofta är betydligt mindre turbulens i luften under vintern p g a minskad solinstrålning.

Det kan också bli extra anledning att flyga mycket före kommande årsskifte. En statlig utredning har nämligen kommit fram till att det återigen blir aktuellt med skatt på flygbensin om Sverige går med i EU, med höjda flygpriser som följd. Men inget är klart, KSAK och SPAF agerar i frågan, och dessutom har ju folkomröstningen om EU inte varit än ...

Flygtidsredovisning

Vi har i några fall kunnat konstatera felaktigheter vid redovisning av flygtid i resedagbok och dagbesked. Styrelsen har uppdragit åt mig att påtala detta.

För klubbens ekonomi - och ur rättvisesynpunkt - är det viktigt att Du är **NOGGRANN** när det gäller att notera start- och landningstid i **MINUTER**, och att du avrundar flygtiden **UPPÅT** till närmaste tiondels timme.

Sture B

MÖRKERDAX !

=====

Till alla piloter med mörkerbehörighet. Du vet väl att Du måste göra minst 5 starter och landningar under de senaste 12 månaderna, annars gäller uppflygning med flyglärare. För att Du skall få ta med passagerare skall Du ha gjort 5 starter och landningar under de senaste 90 dagarna (nätterna). Om Du deltar i klubbens trevliga tävlingar "NATTUGGLAN" uppfyller Du verkets krav med marginal och får dessutom en värdefull träning inför kommande "NATTFLYGNINGAR". Vi börjar med MÖRKERTRÄNING" lördagen den 22/10-1994 kl. 17.00."NATTUGGLAN" 4-6 enligt utsänt tävlingsprogram. Vid otjänlig väderlek flyttas tävlingarna 1 vecka i taget.

Tävlingarna omfattar 2 vanliga bedömningslandningar samt 2 motorlandningar. Poängberäkning= 1 prick/meter på plussidan och 3 prickar/meter på minusidan. Alla mörkerflygare hälsas hjärtligt välkomna till höstens tävlingar. Samling på klubben eller vid "MÄRKET".



Seve Barth

KALLELSE

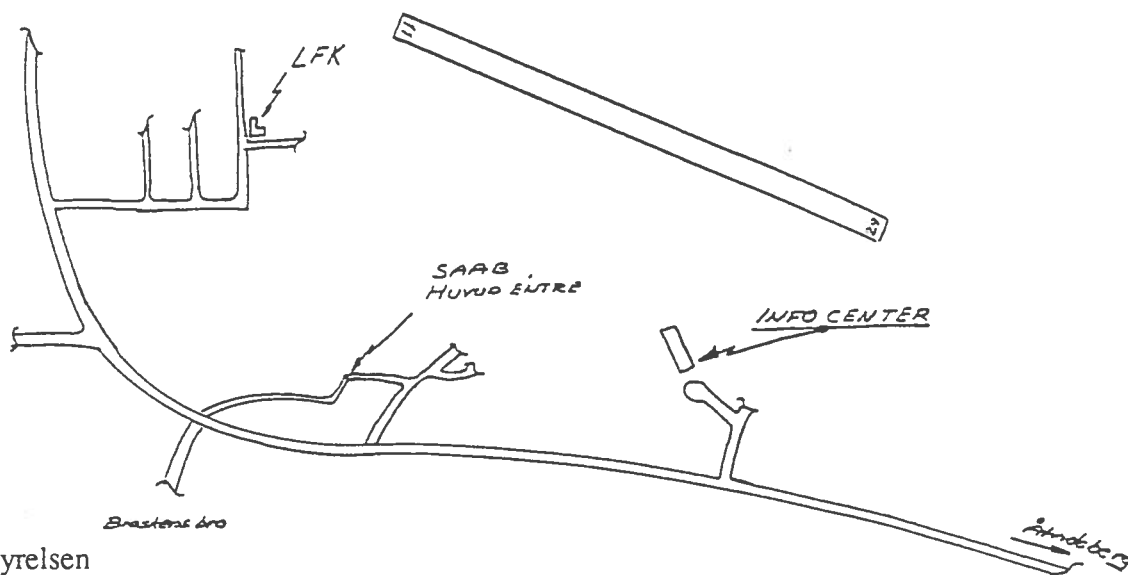
Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 30 november kl 19.00 i **SAAB INFOCENTER**. (Civilverkstadens kontorshus, infart från Ätvidabergsvägen. Se skiss nedan.)

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
3. Summering av 1994 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 1995:
 - Tekniska tjänsten
 - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten)
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - IFR-verksamheten
 - ÖSTGÖTAFLYG
5. Bensinskatt
6. Flygplananskaffning
7. Budget 1995
8. Medlemsavgifter 1995
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer öl och smörgås, till självkostnadspris, att serveras.

Lista för tecknande av jourtillfällen under 1995 kommer att läggas ut efter mötet.



Styrelsen

Efterlysning

Du som har lånat video-filmen från LFK's 50-års jubileum 1983 var vänlig kontakta Astrid eller Ragnhild på expeditionen. Det finns flera medlemmar som vill låna den.

Astrid och Ragnhild

*

Bemärkelsedagar 2:a halvåret 1994

LFK gratulerar följande jubilarer:

Augusti

Sune Aniander	60 år	22/8
---------------	-------	------

September

Torleif Gustavsson	50år	9/9
--------------------	------	-----

Oktober

Tage Wennström	60år	2/10
Hans-Erik Hansson	50år	5/10
Sture Lahrin	50år	8/10

November

Göran Berseus	50år	4/11
---------------	------	------

December

Erik Sjöberg	60år	31/12
--------------	------	-------

Grattis!

Till

Tävlingskommiten Linköpings Flygklubb.

Det var med bestörtning jag kunde konstatera följande!
SM_ CFFK-94 avgjordes i Karlskoga den 12-13 Aug-94 .
Utan en enda deltagare från Linköpings-Flygklubb.
Civil-Flygfemkamp är nog den bästa tävlingsform för
piloter som finnes.

Jag har under många år deltagit som domare' och nu i
Karlskoga som Chefdomare. Här visade ett 20tal flygare
att dom kunde Navigera, Orintera, Simma 100M, Landa,
och Springa 3Km Teräng.

Det fanns utrymme för flera deltagare!
LFK-Piloter! Sätt nu igång och träna övriga moment.
Navigera och landar gör ni vid all flygning ,men resten
kanske du behöver träna!

Nästa SM-CFFK går i Söderhamn-Mohed 10-12AUG 1995.
Boka in detNU! Du har hösten , vintern, våren, och försommaren
påDIG för träning!

Momenten CFFK är följande: Flygnav, Punktoringering,
Simmning 100 Bröst, Fyra landningar,
3Km Teränglöpning.

Bilaga: Förhandedesmedelände från Söderhams_ Flygklubb
SM- CFFK-95

Hälsningar från en som var med som
Funktionär.



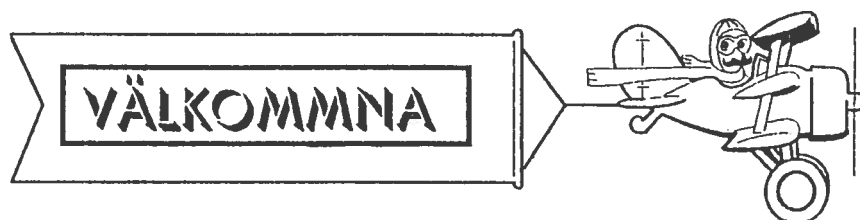
Johanness



SM CFFK 1995

10-12 AUGUSTI

3-stjärnig camping på promenadavstånd, (400m)
bad, vattenrutschbana, minigolf, matservering
stugor med självhushåll



VM i precisionsflygning i Tjeckien 1994

av Mats Warstedt

Det svenska landslaget i precisionsflygning gjorde sin främsta insats på många år, då de vid 1994 års VM tog en tredjeplats i lag och individuellt tre man bland de tio bästa. Här följer ett referat av tävlingen från en av deltagarna från Linköpings FK.

Flygplansflottan, som i år samlades på Sturup för ännu ett mästerskap på kontinenten, var exakt den samma som vid förra årets Budapestäventyr. Claes M Johansson i GKC, Tom Carlsson i FMO, Erling Lindholm och Anders Hellström i EXD samt undertecknad i IFX. Således fyra lill-Cessnor, som förutom ovanstående piloter transporterade lagledaren Henry Lindholm och min pappa Arne Johansson.

Gäckande åskmoln

Både "krysset" och Kalle Ceasar är utrustade med long-range-tankar, så vi beslöt att ta hela sträckan Malmö-Karlovy Vary i ett skutt. Övriga två flygplan la in ett extra tankstopp i Neubrandenburg.

Det makalösa svenska sommarvädret sträckte vid denna tidpunkt även en bra bit ner i Europa. Enda osäkerheten var egentligen de sista 15-20 minuterna av vår flygning, från bergskedjan Erzgebirge ner till vårt mål, den gamla kurorten Karlovy Vary, mera känt under namnet Karlsbad. För denna sträcka hade väderlekstjänsten varnat för viss cb-aktivitet.

Första tre och en halv timmen av flygningen blev mycket riktigt helt sensationslös, men sen började besvären. Enligt tornet i Karlovy

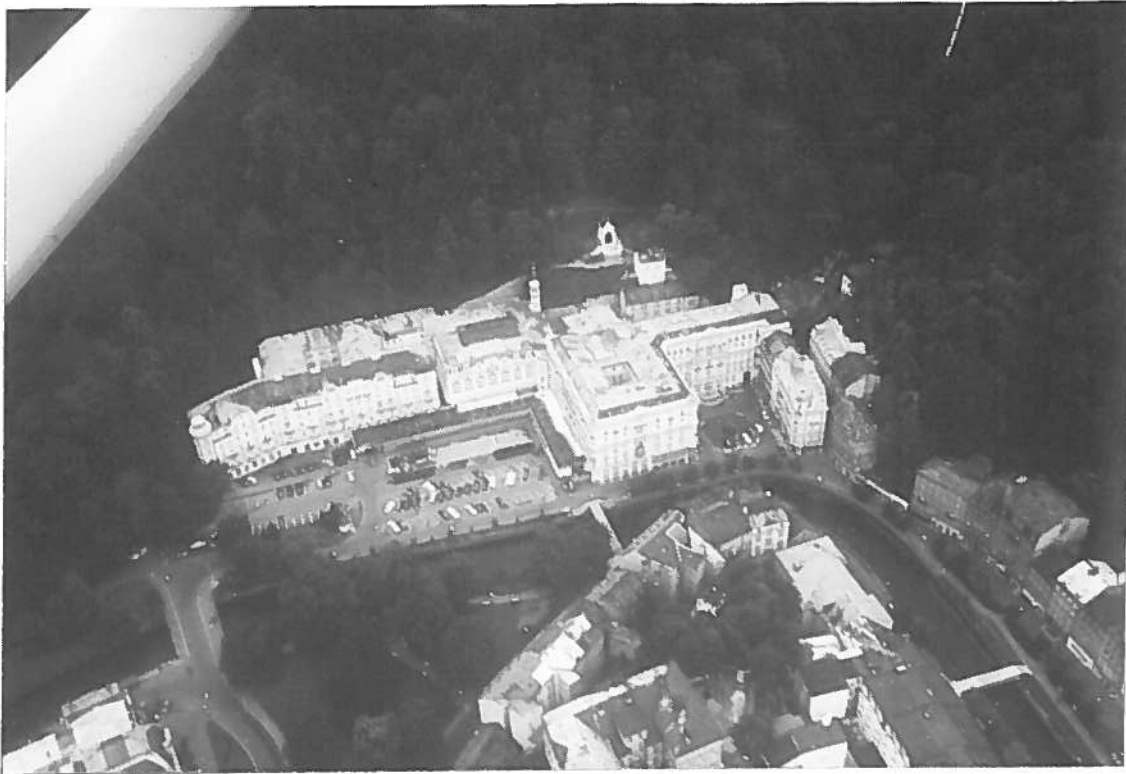


Vary fanns åskmoln i området, men fältet var landningsbart. Vi beslöt att göra ett försök att ta oss över molnen, vilket vi dock fick ge upp efter ett tag. Istället hittade vi en passage i en dalgång ner mot Karlovy Vary, som vi lyckades följa med hjälp av lite precisionsnavigering på 500000-delen(!).

Tornet assisterade sedan med radarvägledning sista biten, vilket kändes tryggt bland bergstopparna. Väl framme öppnade sig himlen i århundradets skyfall.

Fashionabelt hotell

Det blev inte så mycket mer flygning denna dag, som ni förstår. Istället blev vi transporterade till vårt hotell. Tjeckerna hade denna gång verkligen slagit på stort. Hotellet var nämligen Grand Hotel PUPP, ett av Europas klassiska hotell och en tummelplats för överklassen kring sekelskiftet. Även Hitlers SS-trupper föll för dess skönhet under ockupationen och förlade sitt högkvarter hit! Sovjetiska KGB ville inte vara sämre, och följde senare efter...



Grand Hotel PUPP fotograferad från "säker" BCL-höjd!

För att ta oss till hotellet var vi tvungna att slingra oss ner (!) för ett antal serpentinvägar. Flygplatsen i Karlovy Vary ligger nämligen högt över staden på en liten plåtå. Elevationen är 2000 ft, vilket skulle visa sig ge en del oväntade konsekvenser för flygningen.

30 sekunder flygning!

Första träningsdagen var vädret inte bra, inte alls bra för att vara exakt. Molnbasen var endast 40 ft, vilket förstas omöjliggjorde navigations-träning och landningar i varvet. Lite för att "knäcka" de andra lagen, utnyttjade vi dock denna lilla chans till landningsträning.

Landningarna gick helt enkelt till så att vi startade i ena banändan, steg till 30 ft, gjorde avdrag och ansatte plané samt avslutade med sättnings mitt på banan, där det elektroniska mätsystemet var utlagt. Eftersom det dessutom var vindstilla kunde vi träna i båda riktningarna. Okonventionellt, men vad gör

man...?

Träningen var faktiskt nyttigare än vi hade föreställt oss. Vi kände inte riktigt igen oss, för dels var sättningsfarten högre än vanligt och dels blev själva sättningshårdare. Förklaringen var förstås enkel: På flygplatsens höjd ("på normal marschhöjd") med sin tunna luft, betar sig flygplanen så här. En snabb titt i flyghandboken skulle givit denna information, men hur pålästa var vi på den? En tankeställare således. Det blev att öva in en något annorlunda teknik, men framför allt att vänja sinnen vid dessa nya referenser.

Svensk (!) tropikvärme

Resten av tävlingsveckan gick sedan i den bastuvärme, som vi vid det här laget vant oss vid från Sverige. Dock hanns en till två navrundor samt landningsträning med varje dag. Totalt flög vi sju navbanor med foton, något som skulle visa sig mycket värdefullt då allvaret började.

Fyra av banorna hade ordnats av tävlingsledningen, vilket gav en fingervisning om de svårigheter, som vi hade att vänta på tävlingen. Som exempel kan nämnas att det på en av banorna inte fanns ett enda foto under 57 (!) minuters flygning. Snacka om psykisk terror...

Den höga höjden hade vid det här laget också lärt oss att vår invanda TAS gav oss högre GS. Det blev således att sänka TAS:en något för att inte hamna före i tidtabellen. Terrängen runt Karlovy Vary liknade för övrigt den vi upplevde förra året runt Budapest, dvs mycket berg och kullar med toppar upp mot 4000 ft.

16 länder på plats

Då ankomsttiden gick ut på söndagskvällen, hade totalt 69 tävlande från 16 länder samlats. Mest långväga var lagen från Sydafrika och USA. Sydafrika deltog för första gången officiellt i VM sedan bojkotten bröts för några år sedan. Övriga lag i tävlingen kom från Europa. Även

piloter från "Rest-Jugoslavien" deltog, dock under inofficiell FAI-flagg.

USA-gänget, som för övrigt bestod av sex kvinnor och en man, tog varje chans under tävlingsveckan till att göra reklam för nästa VM, som går i Fort Worth, Texas 1996.

Måndag kväll var det officiell invigning av mästerskapen. Under dagen hade vi dock hunnit genomföra den officiella landningsträningen, något som vi dock snabbt ville glömma...

Lyckad "uppvärmning"

För att ge tävlande och funktionärer en chans att "flyga in sig", genomfördes under tisdagen en övningsnav. Denna var helt realistiskt med dukmål, foton och tidkontroller, och var således ett värdefullt genrep.

Samtliga svenskar presterade bra resultat, och det grämde oss nog lite

att inte detta moment ingick i tävlingen. Det skulle dock visa sig att vi grämde oss i onödan...

Omvänt ordning

Vädertjänsten hade utlovat nya åskväder under första (riktiga) tävlingsdagen, så tävlingsledningen beslöt att genomföra landningsmomentet under onsdagen. Åskväder anses alltså ge större orättvisa vid navigeringsflygningen, eftersom vissa startanden då kan få tävla under nästan oflygbara väderförhållanden.

Landningstävlingen blev också i stort sett rättvis, med lugn och stabil vind. Några tävlanden (jag säger inte vilka) råkade dock ut för ett förbipasserade cb, och fick genomföra båda bedömningarna med 15 knop (!) i rak sidvind.

Resultatet efter första dagen såg hyggligt ut för samtliga svenskar; ingen drog på sig mer än 60 prickar. Riktigt bra gick det för Tom Carlsson, som med sina 24 prickar

låg femma. Vinnare av landningsmomentet blev österrikaren Johann Gutmann (efter tävlingen döpt till "Sehr Gutmann").

Föredömliga navresultat

Arrangörerna förvånade oss lite under första navdagen, genom att lägga en förhållandevis kort bana. Maximala antalet mål fanns dock med. Detta avskräckte dock inte det svenska laget från att göra en mycket god insats.

Bland de individuella prestationerna kan nämnas att Tom hittade samtliga dukar och foton, samt att undertecknad "endast" lyckades skrapa ihop nio tidsprickar. Individuellt innebar det platserna 2, 4 och 8. Inför den sista tävlingsdagen låg vi sammantaget på en andraplats i lag.

Spännande upplösning

Med lite extra spänning i kroppen, kastade vi oss över fredagens



Kryset och Kalle Ceasar i "close formation" över det tjeckiska landskapet.



Hela svenska laget och supporterskaran uppställd i balsalens pampiga trappa (Tom Carlsson saknas).

navbana. Denna skulle visa sig vara betydligt längre än gårdagens bana och arrangörerna hade naturligtvis klämt in maximalt antal mål.

Lite besvikna var vi nog allihop då vi kom tillbaka efter naven. Vi hade samtliga lyckats missa exakt två mål. Detta skulle kanske vara fullt godkänt i många andra lägen, men våra tidigare framgångar förde med sig att vi ökade kraven på oss själva.

Vi fick vidare reda på att det hade gått bra för tjeckerna denna dag, så vi var mycket ovissa om hur det hade gått. Tidshållningen var nämligen klart godkänd, så vi visste att vi hade chansen. I sammanhanget kan jag också nämna att jag lyckades putsa min tidsnotering från föregående dag, och hade totalt sex tidsprickar.

Öl och aerobic

Traditionellt slogs portarna upp för en pub, efter att sista tävlande kommit i mål. Här bjöds det på öl från ett lokalt bryggeri, samt den

mest kända spritsorten från Karlovy Vary, Becherovka. Omdömena om drycken var mycket varierande, men de flesta tyckte nog att hostmedicin var den bästa liknelsen.

I samband med dessa mera lättsamma inslag, bjöds också möjligheten att följa med en Zlin under ett aerobatic-pass. Vi piloter var som vanligt feiga (försiktiga enligt oss själva), men min pappa och Erlings fru Helene nappade på erbjudandet. Efter flygningen var de eniga: "Nu är det dags att börja skola till A-cert"!

Flygmuseum i Prag

Några slutliga resultat hade inte arrangörerna lyckats prestera, varken på fredagskvällen eller lördagsmorgonen, så det blev att fördriva lördagen i ovisshet. Lite extra spända var vi förstas, framför allt eftersom vi visste att vi hade "häng" på andraplatsen i lag.

Två busslastar med turistsugna flygare avgick till Prag på

lördagsmorgonen. Halva gänget valde att se på staden, medan vi styrde kosan mot Prags flygmuseum. Detta är beläget i anslutning till en flygbas nära Prag, men flygplanen har både militärt och civilt ursprung. Mycket jobb har lagts ned på att få samlingen komplett, så närmare 200 flygplan fanns utställda i olika hangarer. Mest tjeckiskt förstås, men mycket sevärt för den som har vägarna förbi.

Pampig avslutning

Avslutningsceremonin hölls i hotellets stora balsal, som var fylld till bredden av förväntansfulla och hungriga gäster. Resultaten offentliggjordes strax före prisutdelningen på ett synnerligen informellt sätt; varje tävlande fick en plastkasse innehållande en mapp med samtliga resultat.

Vi kunde konstatera att vi bara nästan nådde fram till andraplatsen i lag, men att de individuella placeringar var bättre än vi vågat tro:

Tre svenskar bland de tio främsta var det längesen vi uppleva. Andra glädjeämnen var en andraplats i navigeringsmomentet.

Kvällen förflöt sedan som det anstår en fest av denna dignitet, med överdådiga smörgåsbord och smäktande danstener. De som syntes (och hördes) mest i sällskapet var inte helt förvånande det amerikanska laget. När de andra lagen kom uppklädda i kostym, gick "jänkarna" ogenerat iklädda stjärnbaneret från topp till tå...

Flygdag med "ryssgodis"

På söndagen var det stor flygdag på fältet, med det mesta som fanns att uppbringa av civilt och militärt flyg i Tjeckien. Tyvärr missade vi, i likhet med de flesta andra tävlande, denna uppvisning, eftersom vi var tvungna att bege oss mot Sverige, där arbeten och blöjbyten kallade. Då vi ställde upp för start fick vi dock uppleva när åtta skräckinjagande Mi24 Hind-helikoprar landade runt oss. Mycket mäktigt!

Hemresan blev helt odramatisk, i den mån nu fyra timmar i en Cessna 152 kan betecknas så. Trötta, och något nödiga, landande vi på Sturup och fick som vanligt ett gott mottagande i tullen.

Några reflektioner

Samtidigt som jag naturligtvis är stolt över de svenska prestationerna, kan jag inte låta bli att oroas över sportens framtid. Klyftan mellan de främsta nationerna och de övriga tycks bara öka för varje mästerskap. Man ska betänka att de allra flesta bekostar sina VM-äventyr helt ur egen ficka. Då kan det kanske kännas lite meningslöst att ständigt se sig mer och mer utklassade av eliten.

Problemet är egentligen en global variant av det vi ser här hemma, med ständiga svårigheter att rekrytera nya piloter till sporten. Jag har ingen

lösning på problemet att kasta fram, men kanske ligger en del i utformningen av reglerna och prickbelastningen. Det kommer att fordras en hel del arbete i framtiden för att inte sporten ska armars ut på deltagare.

Noterat

Som vanligt vid de stora mästerskapen är uppfinningsrikedomen stor vad det gäller att tänja på reglerna. Frågan är väl ända om inte tjecker och österrikare gick lite väl långt denna gång. Dessa båda länder hade nämligen bundit upp noshjulet på samtliga sina flygplan, för att undvika att bli dömda för onormal sättning ("trepunktare" eller "strykjärn") vid landningstävlingen! Fusk? Inte enligt den församlade domarkåren. Det står ju inte i reglerna att detta är förbjudet...

Återigen fick vi också bevis för att det är mycket svårt att döma flygplan för studs. Ett par flygplan (bl a ett från Polen) dömdes av domarna som studs över en hjul diameter. Vid den efterföljande (obligatoriska!) protesten, var dock en skakig videokamera inte bevis nog, och domarna vågade inte stå för sina bedömningar. Resultat: Samliga landningar godkändes... Och då ska man ha klart för sig att dessa studsar oftast resulterar i att flygplanet tar mark 40-50 meter efter studsens!

Slutord

Jag vet inte riktigt vad det var för högre makt som var på min sida denna gång, men jag kan bara konstatera att flygplanet inte rasade ihop veckan före tävlingen, något som annars är legio!

Skämt åsido, årets VM-satsning var i alla avseenden mycket framgångsrik. Alla förberedelser, arrangemang, träningsveckan och tävlingen fungerade mycket bra, och det svenska laget har all anledning att vara stolta över sina placeringar.

Jag vill därför avslutningsvis tacka vår lagledare Henry Lindholm, vars fantastiska insatser bidrog till att göra VM 94 till en oförglömlig upplevelse.

Resultat VM 1994 i Karlovy Vary, Tjeckien:

Individuellt (totalt 69 deltagare):

1	Janusz Darocha	Polen	35 prickar
2	Waclaw Wieczorek	Polen	64
3	Waclaw Nycz	Polen	89
4	<i>Tom Carlsson</i>	<i>Sverige</i>	<i>100</i>
5	Frantisek Cihlar	Tjeckien	122
6	Lubomir Stovicek	Tjeckien	122
7	<i>Mats Warstedt</i>	<i>Sverige</i>	<i>135</i>
8	Michal Sebek	Tjeckien	147
9	Zbygniew Chrzaszcz	Polen	187
10	<i>Claes M Johansson</i>	<i>Sverige</i>	<i>193</i>
13	<i>Anders Hellström</i>	<i>Sverige</i>	<i>253</i>
23	<i>Erling Lindholm</i>	<i>Sverige</i>	<i>374</i>

Lag (3 bästa från varje land):

1	Polen	188 prickar
2	Tjeckien	391
3	<i>Sverige</i>	<i>428</i>
4	Schweiz	954
5	Tyskland	1016
6	Ungern	1191
7	Österrike	1787
8	Slovakien	2004
9	Storbritannien	2100
10	Norge	2575
11	Frankrike	2751
12	Sydafrika	3472
13	Danmark	3863
14	USA	5687
15	FAI	6174

(Nederländerna deltog ej med fullt lag)

RALLYFLYG TILL BALTIKUM

Den 2:e september startade tre av LFK:s PA28 med destination Riga. Detta trots att vädrets makter bytt hjälpsamt vackert flygväder under hela sommaren mot elaka lågtryck och frontsystem. Det blev en minst sagt händelserik resa... I detta reportage får ni veta något om vädret, flygningen, Riga, nattklubsbesök med LFK:are på scen(!), maten, GPS, ryska militärflygplan, besök i antikt flygledartorn m m...



Stora delar av vi som var med

Förberedelserna

Eftersom flygning i Baltikum var okänt för nästan alla oss och ryktet sade att det är förenat med vissa svårigheter, började vi förberedelserna tidigt. Frågor som måste besvaras rörde bl a bränsle, bevakning på flygplatserna, trafikledarnas eventuella engelskspråkighet, speciella tillstånd etc. Till hjälp för att svara på dylika frågor användes utdrag ur AIP för Estland och Lettland, Sture Bjelkåker med viss erfarenhet av flygning i Baltikum, Stockholm AIS m m. På klubben finns en pärm om flygning i baltikum som innehåller bl a radiofrekvenser och flygplatskartor. Där finns också blankett för ansökan av obligatorisk tillståndnummer (Lettland) och en intressant artikel från AOPA om flygning i Estland.

Vi planerade till en början ruten Linköping-Riga via Visby (fredag), Riga-Kärdla på Dagö (lördag) och Kärdla-Linköping (söndag). Senare

visade det sig att Kärdla saknade bränsle varför vi omplanerade till Kuresaare på grannön Ösel.

Efterhand visade det sig att flygning i Baltikum inte längre är så besvärligt som tidigare. Utöver de i vanlig ordning nödvändiga förberedelserna som ATS-färdplan krävs formellt endast det ovan nämnda tillståndnummret för Lettland (det lär inte längre behövas i Estland) och personligt visum. Tillståndnummret fås genom att senast tre dagar innan planerad avfärd faxa ifylld ansökningsblankett till Stockholm AIS. Nummret erhålls i returfax. Utöver detta formella krav bör extra noggran färdplanering göras. Finns bränsle, öppettider, finns publicerade VFR-rutiner, avgifter etc. Som nämnts saknades bränsle på Kärdla/Dagö - i Estland lär bränsle med enkelhet endast fås på tre av totalt ca 80 fält (Tallinn, Tartu och Kuresaare, uppgift från 1993). VFR landningskortet över Riga International var handritad! IFR-procedurer var mer väldokumenterade.

Baltiskt luftrum

Luftrummen i Estland och Lettland är indelade likt våra med CTR, TMA och FIR. T ex är Riga CTR GND -> 600m AGL och TMA 600m AGL -> FL 7800m. Som synes praktiseras meter istället för fot. Detta blev dock inte något problem. Vi gick på FL55 i Stockholms FIR, fick bibehålla FL55 i RIGA FIR tills 'Riga Approach' gav oss plane till en viss meterhöjd. Man använde också QFE istället för QNH. QNH kan dock fås på begäran.

Dan före dan...

Dan före planerad avfärd samlade vi för att "avnjuta" 5-dygnsprognozen. Vädret de aktuella dagarna tycktes bli någon slags tävling över hur många fronter som kan trängas i området Gotland-Östersjön-Baltikum samtidigt! Jag var inställd på inställt. Skam dock den som ser sig slagen på förhand - vi beslutade att träffas på morgonen dan därpå med förhoppningsvis bättre väder.

Morgonandakt med vädergudarna

Fredag morgon samlades vi så till gemensam "andakt" med Malmen-vädret, TAF:ar, TV-väder, Stockholm MET och vips, fronterna har försvagats gett oss passagetillstånd!

Stockholm briefing skrattar lätt när vi ringer in sex nästan identiska färdplaner på rad, Linköping-Visby och Visby-Riga. KIT startar först med Thorleif Gustavsson, Ingrid Gustavsson, Berth Fredriksson och Anita Fredriksson. KMH därefter med Sture Bjelkåker, jag själv och Tomas Karlsson vid spakarna. Sist ut är IUD med Alf Werbro, Arne Berggren, Bengt Magnusson och Bengt Bergholm. I två av kärorna finns IFR-piloter vilka visar sig behövas senare...

Visby

Vädret var riktigt bra och vi gick på 3000ft till FL55. Kraftig motvind gav dock flygtid på nästan 1:30. IUD hittade någon slags genväg (storcirkelnavigering?) och kom först trots de startade sist. Efter fika och tankning startar vi mot Riga. Vi stiger till FL55 mot rapportpunkt

Sorla och avser därefter gå mot Riga VOR RIX via inpasseringspunkt i Riga TMA - "TENNI". Valet av definierade rapport- och inpasseringspunkter kanske ej är helt nödvändigt men rekommendabelt då detta underlättar för trafikledarna.

Vi gör upp om att använda 123.4 för internkommunikation.

Riga kontroll

Ca 10 minuter innan Sorla ropade vi på 'Riga control'. Jodå, de pratar (skol)engelska och riktigt bra dessutom. Trots FL55 var förbindelsen dock mycket dålig... Någon minut innan Sorla gick det dock bättre att kommunicera. Inga konstigheter - vi fick fortsätta på FL55 enligt färdplan.

Nu, när landreferenserna försvunnit och Visby VOR/DME övergett oss, började medtagna GPS:er i KIT och KMH visa sin styrka. Att exakt pricka Sorla mitt i havet är ingen match! När kontrollen frågar om ETA Sorla kunde han få det sekundexakt (förutsatt oförändrad vind...!)

Sverige invaderar

Ett tag har vi (KMH) kontakt både med KIT och IUD. Det liknar en ny svensk invasion av Baltikum! IUD hittar dock återigen en "genväg" och försvinner i horisonten.

Den lettiska kusten dyker upp. Sandstrand så långt ögat räcker!

Riga international

Efter inpassering i TMA radarleder 'Riga Approach' oss och han tror vi flyger IFR. IUD och KIT bjuds på rundtur kring Riga (bl a en SAS kärra skall ned före). Vi får gå mer direkt varför IUD:s och KIT:s försprång nästan äts upp. Total flygtid från Visby blir 2:30 för KMH. Inflygningen sker vackert över Riga och dess andra flygplats, Spilve. Banan är 2557x60 och har fått ny asfaltsbeläggning förutom på mittensektionen. I banändan står några Mig-23 (eller möjligen Mig-31) och skräpar. På plattan återfanns också många intressanta flygplan och helikoptrar, t ex Antonov An-12.

'Follow me' bil till plattan och ståtlig emottagning - en tankbil, en buss och en massa folk. En tankbilschaufför, en busschaufför, en bussvärdinna(!), flera "tankare", en "pekare", en administratör (i kostym) m fl! Servicen var m a o inget att klaga på! Den var dock inte gratis - totalt blev det ca 1000 kronor per flygplan. Detta fördelade sig på avgift för landning/start, parkering, bevakning, "ground handling" passageraravgift, navigering och briefing. Mellan 16:00 och 06:00 utgår en extra avgift. Jag undrar dock fortfarande vad bussvärdinnan kunde hjälpa till med... Bensin (100LL) kostade 1 USD per liter. Det vore intressant att veta mer om Rigas andra flygplats, Spilve, vad gäller kostnader, bevakning, bränsle m m.



Tankbil, modell lettisk

Utan visum i Lettland...

Visum måste man som sagt ha till Lettland. Arne hade glömt sitt visum... Visum går dock att köpa på plats - om man har med sig passet. Arne hade glömt sitt pass... Passpoliserna frågade om vi var piloter varvid Arne visade luftfartsverkets 'fina' cert. Passpolisen som förväntat sig ett fint kommersiellt cert blev nu än mer oförstående. Efter lång diskussion släpptes vi dock in med orden "han kommer ju inte ut"! Nytt pass ordnades på ambassaden.

Redan i terminalen märktes det stora svenska intresset i baltikum. Många svenska företag hade

reklamskyltar här, allt från Skanska till Dagens Industri och dess lettiska dottertidsning 'Dieznas Buisness' (reservation för stavningen).

Taxi till ett av stans bättre hotell, hotell Riga. Hotellet låg bra i 'gamla staden'. Ett dubbelrum gick på ca 90 USD. Stora enkla rum och breda "paradkorridorer". Försäljning av tandborstar på vår våning uppskattades av mig som ej tagit med någon dylik! Vattnet bör ej drickas.

Riga by night

På kvällen blev det först en kort promenad och gemensam middag på restaurant Arve. Riktigt mysigt, god mat och billigt. Snyggt upplagda

"barnportioner" mättade dock inte hungriga piloter. Några tog sedan en kvällsvandring, några provade hotellbaren, andra utepuben Lido (utan bensprattel). Servitören på Lido tittade något förvånat på oss när vi beställde det lokala ölet Aldaris en andra runda. En titt runt oss gav vid handen att lokalbefolkningen endast drack 'väst-öl'. Aldaris var dock OK sånär som på att det stog Pripps på flaskan!

Av brottslighet och "maffia" såg vi intet. Man kände sig inte alls orolig vid nattvandring i de centrala delarna.

Lättklädda damer...

Jag och "en till" var lite besvikna på att Lido inte hade något bensprattel varför vi satsade 5 Lats (ca 75 SEK) på hotellets nattkabarét. Riga lär ju vara känt för dessa kabaréter och anslagen i hotellobbbyn antydde att här blir det bensprattel och mer därtill! Bensprattel blev det - duktiga dansare och duktiga pausmusiker men rekvisitan i form av kläder hade de nästan helt snålat in på. Det gick så långt att de anföll en i publiken, läs LFK:are som vill vara anonym (pilotnummer 411), och började ta hans kläder! En obeskrivlig scen! Bildbeviset har dock i sista stund censurerats med hänsyn till klubbens anseende och aktuell persons integritet!

Lördag i Riga

Efter bastant frukost var det "fria aktiviteter" fram till samling och briefing mitt på dagen. Riga har med 900000 invånare onekligen en hel del att erbjuda. Torleif och Ingrid roade sig med att åka spårvagn hela förmiddagen utan att betala! Ytterkanterna av Riga som de färdades till var enligt dem kraftigt förfallna. Annars var den centrala delen förvånansvärt fräsch. Det märks att det i dessa delar är mycket på gång. Ståtliga byggnader många restauranter, pubar och kafeer etc. Fin inramning gav gatumusikanter och många vackra parker.

Kostnaderna är klart överkomliga och vad gäller mat rent av billigt. Köpvärt är t ex bärnsten. Man har dock lärt sig tagit betalt av turisterna så det gäller att se upp! Svenska pengar gick bra i många fall, både hos gatuförsäljare och för att betala landningsavgifter. USD gick ännu bättre och Eurocard/Mastercard eller Visa tas av de flesta hotell och affärer. Man behöver dock lokalvaluta (Lats) och växlingsmöjlighet finns snart sagt överallt. Man kan få bättre kurs på stan än på hotellet eller flygplatsen med det skiljer inte så enormt mycket. 1 Lats är ca 15 SEK.

Marknaden

Jag letade febrilt efter gatuförsäljare men hittade nästan inga. Andra hade dock hittat "marknaden" och där fanns alla gatuförsäljare. Marknaden sägs vara en av Europas största och stor var den! Inomhus i hangarerna (användes under andra världskriget som hangarer för zeppelinare!) säljs

t ex kött, fisk (levande!) och ost. Utomhus säljs ALLT, hundar (levande!), vodka, stereoapparater, svamp, bildelar, begagnade muttrar etc. Här märks hur dåligt ställt många har det. Man försöker sälja det hemmet har att erbjuda varför flera "stånd" endast sålde en sak.

Väderförhinder...

Vid briefing i hotellets lobby framgick vad man misstänkt vid en titt i skyn - inget flygväder! Sture pratade både med Riga flygplats och Stockholm MET. Vidare visade det sig att Kuresaare på helgerna endast var öppna på beställning! Min egna gissning är att detta berodde på att turistsäsongen var slut. Vi blev fast i Riga - besvikelse! Besvikelsen lade sig dock snart.

På kvällen blev det gemensam vandring till ett av de andra större hotellen i Riga, hotell Latvija. Högst upp i det fula höghuset låg restauranten med magnifik utsikt över Riga. Bra mat och ljuv underhållning i form av stråkar och piano. Före middagen mellanlandade vi på "skybaren" halvvägs upp i huset. Torleif varnar för svindyra och blaskiga Irish Coffe. Kvällen avslutades med vandring genom regnigt Riga och glass, vin, öl m m på barerna i gamla stan.

Söndagsmorgon

Dags för hemfärd men hur är vädret? Efter briefing på flygplatsen beslutar sig IUD att gå IFR direkt till Visby. KMH och KIT beslutar sig dock att gå VFR till Liepaya på Lettiska västkusten.

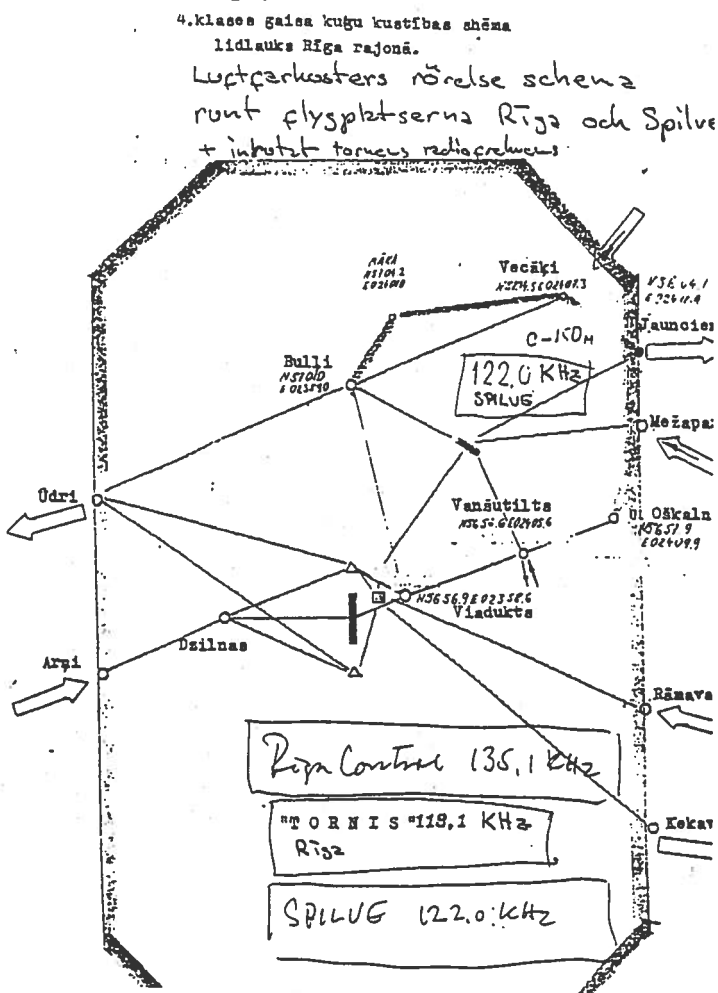
"Hanteringen" av oss, privatflygare, på Riga kräver en egen beskrivning... Trots vi föranmält vår avfärd tycks de först lite frågande när vi kom. Blev de konfunderad för att det inte fanns några avgångar till Visby eller Liepaya på tablån för avgående flyg? En frågade frågande "sa ni 3 flygplan, 9 piloter..."? Alla var dock hjälpsamma och när väl språkförbistringen lösts av någon engelskakunnig så var det inga problem. De gick dock inte med på 9 piloter på 3 flygplan. Detta berodde på att briefing endast gjordes tillgänglig för aktuella befälhavare och att passageraren behöver betala passageraravgift (11 USD). Kanske kan man spara en slant genom att hävda tvåpilotsystem?! Briefingen var enligt "befälhavarna" bra. Utkörning till

flygplanen skedde med buss för passagerare och bil för piloter!

Taxfree-shoppar fanns på flygplatsen. Rysk vodka var dock minst lika billig i stan, sådär 25 SEK per halvliter. På marknaden kunde man också få flaskan gediget dammig... En viss med pilotnummer 411 utövade spritmissbruk genom att krossa sin nyköpta flaska i terminalgolvet!

Mot Liepaya och Visby

IUD startar IFR och stiger direkt till FL60 mot Visby. Han rapporterar hur vädret ser ut uppifrån. KMH och KIT startar VFR och ATS beordrar utpassering vid Arni, se det handritade landnigskortet nedan! Vi flög sedan rote på ca 1000ft till Liepaya.



Mottagningen i Liepaya blir familjär. Dels så lär de inte ha så mycket besök av privatflygare här och dels så var Sture på besök tidigare i veckan. Här är naturligt avgifterna lägre, drygt 300 SEK för landning/start och navigation.

Mig-vrak och ryskt trafikledningssystem

Hela flygplatsen ger ett slitet intryck. I ena ändan står några Mig-23, Mig-21 och Mig-15 och rostar, väntrummet är i skuggan av sitt forna jag och tornet är obeskrivligt! Besöket i tornet uppvisar "gammalt pålitligt och hederlig flygledarsystem, modell ryskt", se bilden nedan. Taket liknar en igelkott av antenner. Modernitet i form av en PC finns dock. På skärmen syns highscore-listan för det kända ryska datorspelet Tetris... Kan detta förklara varför ATS ibland inte svarar direkt? Hela flygplatsen är som sagt slitnen men ytterst intressant!

Rundtur i Liepaya

Liepaya är med ca 110000 invånare Lettlands 3:e stad. Vi lyckas ordna med transport in till staden med flygplatsens skåpbil. Vi blir dock rejält misstänksamma när de säger att det kostar 5 USD per timme, inklusive chaufför! I Riga betalade vi ju ca 10 USD för taxi i 15 minuter... Det visar sig att i Liepaya har de ännu inte lärt sig skinna turisterna och de 5 USD per timme visar sig bli 5 USD för hela turen!!! Vi gav honom dock ca 100 SEK som tack för vänlighet.

Rundturen började med besök av "väntande-sjöhustru-monumentet" och sandstranden. Stranden var verkligen så härligt lång och bred som den såg ut från ovan. Hur rent vattnet var vet jag inte men letterna badade tydligen här. Med hungriga magar styrde vi mot någon restaurant. Färden genom staden uppvisade knappt ett hus utan skavanker. Den begynnelse till uppsving som sågs i delar av Riga hade definitivt ej nått hit. Den restaurant chauffören körde till var stängd (igenbommad!) så intelligande köpcentras fick mätta magarna. Nu tycktes en väderförsämring skönjas med kraftigare vind och lite regn. Vi återvände därför till flygplatsen. På vägen visade chauffören stolt upp de fabriksområden som fanns. I bussen noterades dekalen "vi håller en DC-3 flygande" så tydligen har Daisy varit här.



Liepaya flygledartorn...

KMH, KIT och GPS över bottenhavet på 800ft...

När vi taxade ut hade en liten skara publik "bänkat sig" vid terminalen. Vi startade VFR och fick avbryta stigningen på ca 800ft. Med hjälp av GPS flög vi i KMH och KIT på 800-900ft tillsammans nästan hela vägen till Gotland. Utan GPS hade detta varit nästan omöjligt och vi hade fått övernatta i Liepaya. Med GPS är det ju inga problem att följa en track även om VOR eller ADF saknas. Likaså kan man avvika från tracken, t ex för att gå runt en regnskur, och enkelt hitta tracken igen eller välja ny track. Det senare är svårt om man bara flyger på kompass. Vad hade vi då gjort om GPS:en hade lagt av över Östersjön? Jo, då skulle vi styrt rakt österut för att komma tillbaka till Lettiska kusten. Att flyga till gotland på "dödräkning" hade inte varit lämpligt. Trots "finfin" navigeringsutrustning gäller alltså som tidigare att en utväg om instrumenten lägger av måste finnas.

Utländsk gummibåt?

Torleif (om jag minns rätt) i KIT passade nu på att ta hem priset för bästa "radiogroda". På svar på Visby:s fråga "S-IT har du någon utlänning ombord?" svarade han "Ja vi har en gummibåt ombord, S-IT!". Åtminstone fick vi i KMH skrattkramp - tack för den! Torleif - felanmälde du headsetet eller höll du på att pillra på GPS:en?

Gotland i sikte!

Efter ca 1 timmes flygning var Gotland i sikte. Vi i KMH övergick till IFR och steg mot Linköping. KIT landade Visby. När vi nådde ÖTMA erbjöd ÖKC radarvektorer till bana 29. Vi klarade dock av detta själva m h a GPS:en och fick snart ropa på kära gamla Saab TWR. Vädret på Saab var inget vidare och vi kom ur molnen på ca 500 ft. Noteras kan att ILS och GPS ej var helt överens om tracken in mot bana 29 men skillnaden var liten och GPS är ju inget instrumentlandningssystem. GPS:ens batterier lade för övrigt av på finalen - snacka om timing!

Åter på ESSL!

Med en flygtid på 2:30 från Liepaya, totalt 7:30 (Cadet), var vi åter hemma! Efter kort visit hos flygplatspolisen/tullen stötte vi på IUD-folket som redan varit hemma ett antal timmar.

KIT fast på Gotland?

Sture ringde till Visby som meddelade att KIT startat VFR mot Saab. Med bibehållet väder lär de knappast ta sig ända till Saab, tänkte jag. Dock var vädret bra över havet. De var medvetna om vädret och hade Västervik som alternativ. I Valdemarsvikstrakten fick de också

vända för landning Västervik. Morgonen därpå återvände Berth som siste LFK:are till Linköping.

Slutord

Slutligen vill jag tacka initiativtagarna till denna rallyflygning - Sture och Bengt (var det någon mer?). Det blev en minst sagt minnesvärd resa. Flygningen gav nya utmaningar och nya kunskaper - flygning i Baltikum, användning av GPS etc. Resmålet var intressant - vem vill följa med på rallyflyg till Emmaboda eller Bollnäs? Att den lockat både erfarna och nya "reseflygare" är också roligt. Jag tror att mer udda rese mål lockar extra p g a att man kanske inte varit där eller vill ha med en co-pilot första gången. Detta som bonus till det som rallyflygningarna alltid ger - en möjlighet att lära känna klubbmedlemmarna.

P g a vädret blev Baltikumrallyt "bara" ett Lettlandsrally. Redan nu har det börja diskuteras om en ny rallyflygning till Baltikum. Räkna med att det blir ett Estlandsrally i vår/sommar - håll utkik i Kontakten!

Vi fick blodad tand, kom inte till Ösel eller Dagö, mer finns att utforska som t ex Tallin, vi åkte lite för sent på säsongen etc etc. Jag hoppas verkligen det blir av och att uppslutningen blir minst som denna gång!

Tänker du ta en egen tur till Baltikum så hoppas jag att detta reportage uppmuntrat! Mer information finns att hämta i pärmen på klubben eller genom att kontakta någon av oss som var med!

Gunnar Frisk

P.S

Uppmaning till styrelsen:
Köp en GPS till LFK flygplan och öka flygsäkerheten! Jag vet att detta diskuterats men nu har vi även provat i praktiken under realistiska förhållanden. Bättre test kan knappast fås - avsaknad av fyrar i främmande luftrum, låghöjdsnavigering utan markreferens (över hav) m m. Fråga Sture som var överförtjust. Jag hoppas bara att den inte blir för dyr att hyra så att folk avstår p g a detta.

D.S

Tävling : GRIPEN 4

LANDNINGSPROTOKOLL



Datum : 94.10.02 600 max.motor 300 max.nöd

- 1) Utanför stråket
- 2) Överflygning
- 3) Rivning hinder
- 4) Krypning hinder
- 5) Utillåten motor
- 6) Utillåten klaff
- 7) Rullat ur stråket
- 8) Noshjul
- 9) Horisontal
- 10) Enhjul
- 11) Fel enhjul
- 12) Markberöring
- 13) Klaff in inom stråket
- 14) Motorpådrag i stråket

Vind : 250 ° 7-10 KTS 150 150 50

NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTOR LANDNING			BEDÖMNING MED KLAFF			BEDÖMNING UTAN KLAFF			HINDER LANDNING			TOT
		reg	typ	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Prick
1	GUNNAR FRANZEN	IFX	C 152	+ 9		36	+ 3		6	+ 17		34	+ 3		12	88
2	GÖTE AGENHED	IFX	C 152	- 1		10	+13		26	+ 4		8	- 6		60	104
3	SEVE BARTH	IFX	C 152	- 7		70	- 1		5	+ 29		60	+ 4		16	151
4	NILS-ERIK ZANDER	IFX	C 152	+17		68	+14		28	+ 23		50	+ 23		100	246
5	ROGER PÄHLMAN	KII	PA 28	-17		170	-10		50	+ 22		50	+ 7		28	298
6	MARCIN TUBYLEWICZ	KII	PA 28	+13		52	-20		100	+ 14		70	+ 20		80	302
7	SVANTE JONSSON	KII	PA 28	+ 9		36	-30		300	- 24		125	+ 11		44	505
8	LENNART CARLSSON	KEN	PA 28	+10		40	+12		24	- 30		300	+ 50		600	964
LINKÖPING DEN 2/10 -94																
SEVE BARTH																

Tävling : GRIPEN 5'

LANDNINGSPROTOKOLL



Datum : 94.10.02 600 max.motor 300 max.nöd

- 1) Utanför stråket
- 2) Överflygning
- 3) Rivning hinder
- 4) Krypning hinder
- 5) Utillåten motor
- 6) Utillåten klaff
- 7) Rullat ur stråket
- 8) Noshjul
- 9) Horisontal
- 10) Enhjul
- 11) Fel enhjul
- 12) Markberöring
- 13) Klaff in inom stråket
- 14) Motorpådrag i stråket

Vind : 250 ° 7-10 KTS 150 150 50

NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTOR LANDNING			BEDÖMNING MED KLAFF			BEDÖMNING UTAN KLAFF			HINDER LANDNING			TOT
		reg	typ	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Prick
1	GÖTE AGENHED	IFX	C 152	+ 7		28	+ 7		14	+ 1		2	+ 3		12	56
2	GUNNAR FRANZEN	IFX	C 152	+ 6		24	+ 6		12	+ 9		18	+ 4		16	70
3	SEVE BARTH	IFX	C 152	0		0	- 30		300	- 2		10	0		0	310
4	NILS-ERIK ZANDER	IFX	C 152	+ 16		64	+ 5		10	+ 24		50	+ 48		200	324
5	SVANTE JONSSON	KII	PA 28	+ 3		12	- 30		300	- 15		75	+ 4		16	403
6	ROGER PÄHLMAN	KII	PA 28	+ 20		80	+ 50		300	+ 34		70	+ 12		48	498
7	MARCIN TUBYLEWICZ	KII	PA 28	+ 15		60	- 30		300	0		0	+ 2	RIVN.	600	960
8	LENNART CARLSSON	KEN	PA 28	- 4		40	+ 50		300	- 30		300	+15	RIVN.	600	1240
LINKÖPING DEN 2/10 -94																
SEVE BARTH																
TÄVLINGSLEDARE																

Tävlingssledare