

KONTAKTEN

MEMLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb

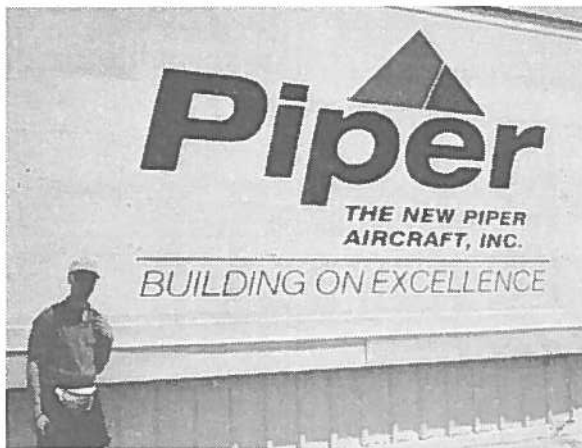


Nummer 3 1999

Anders Hellström prickar nollan på KM -99 (sid 17)

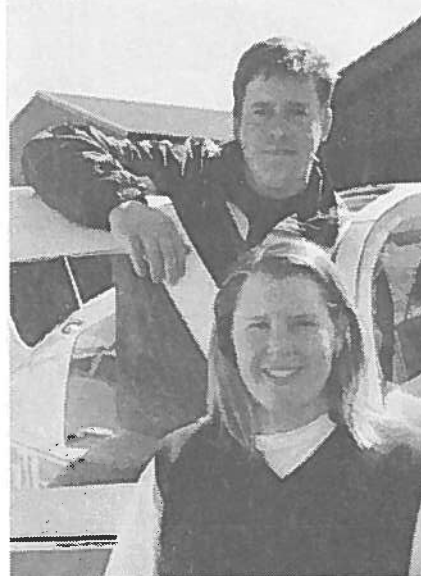


Besök på New Piper Aircraft och Sun 'n Fun i Florida (sid 12)



Klubbutflykt till Tallinn (sid 9)

Möt våra praktiserande flyglärare (sid 8)



Innehåll:

Ordförandens spalt Håkan om hangarbygge och arbetsgrupper m.m. (Sid. 3)	Flygchefen har ordet Sture om flygverksamheten (Sid. 3)	Arbetsplikten fördelad Gunnar om arbetsplikten och arbetsgrupper (Sid. 4)
FlygLEDAREN Per om tjänstgöring i Saab-tornet m.m. (Sid. 5)	Klubbutflykter Följ med på sommarens klubbutflykter! (Sid. 5)	LuFF Johan i LuFF-gänget berättar om verksamheten och en resa till Göteborg (Sid. 6)
Nya svenska flyglärare Om flyglärarkursen och våra lärarpraktikanter (Sid. 8)	Tallinn Rapport från klubbutflykten till Tallinn (Sid. 9)	Florida Rapport från Pipers fabrik och Sun 'n fun-fly in i Florida (Sid. 12)
Lågflygning Mats berättar om genomförd lågflygkurs (Sid. 15)	Tävlingsresultat Reslutaten från KM, Gripen 1-3 och Stjärntävlingen (Sid. 17-19)	...och lite till

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 4): 7/8

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 3 -99

Har ni märkt vad mycket som händer på klubben nu för tiden? Bokningspärmen är ofta full, det är mycket folk i klubbhuset, vi har flera flyglärare som får jobba för fullt. Tävlingarna lockar många deltagare. LuFF-gänget flyger som sjutton. Reseflyget lockar också många. Det märks särskilt för mig som redaktör, detta nummer av Kontakten har ovanligt många inslag och det är verkligen roligt.

I och med att sommarens reseflyg har börjat med en suverän resa till Tallinn kommer reseberättelsen från den med i detta nummer. För er som känner er sugna på att följa med på någon klubbutflykt efter att ha läst artikeln - det finns fler utflykter i sommar att följa med på!

En annan rolig trend är att flera medlemmar har skrivit små anekdoter. I förra numret skrev "pilot 373" Uppdrag Flyg, och i detta nummer skriver även "pilot 133" en. "Pilot 133" föreslog att man kan samla dessa anekdoter på något sätt, och jag lovar att göra det om det blir tillräckligt många!

Trevlig läsning!

Anders W, redaktör

Hemsidesnytt

Flygklubbens hemsidor kommer att utökas för att även innefatta Östgötaflyg. Detta för att marknadsföra Östgötaflygs tjänster, såsom reklamsläp, fotoflyg m.m. Nu finns där bara en mycket enkel sida, men den kommer snart att utökas, så fort jag hinner. Så här på sommaren är det som bekant lite svårt att få tiden att räcka... Adressen är www.lfk.se/ostgotaflug.

Låt oss alla försöka hjälpas åt att göra adressen känd, ju fler som får veta mer om Östgötaflyg desto mer jobb får vi, och desto billigare kan vi flyga.

Anders W.

Flytvästar



Ärade klubbkamrater,

Vi har det stora nöjet att kunna använda oss av 8 stycken fina och fräscha, men framför allt BRA, flytvästar. Västarerna är LÄNADE av Saab AB (civila delens flygprov) och kommer att vara märkta "LFK". Använd dessa i första hand!

Västarerna har manuell utlösning, d.v.s. det kommer ej att ske någon automatisk uppblåsning av västarerna vid vattenkontakt. De har ej heller någon nödsändare inmonterad.

Vårda dem ömt!!

Glöm ej att sätt upp er på listan vid lån!!!

Rökning inom klubbstugans närmaste inhägnad måste skötas snyggare d.v.s. fimpar skall slängas i askkoppar och inte i grillen eller på marken. Uppfyller vi inte detta måste vi tyvärr förbjuda rökning över huvud taget inom klubbens domäner. Tänk på att vi har barn och kunder inom området.

Peter Sjöström

Ansvarig för stationstjänsten.

Ordförandens spalt



När dessa rader skrivs är vi just hemkomna från en lyckad klubbflygning till Estland. Resan ägde rum över pingsten och gick från Linköping till Tallinn via Mariehamn. Vi övernattade två nätter i Tallinn. Hemresan gjordes i två etapper. Första etappen gick från Tallinn till Kärddla, en flygplats på svenskön Dagö. Där blev vi kungligt mottagna med fin service på flygplatsen och trevlig inkvartering.

Flygplatschefen ordnade så vi fick transport och guider som visade oss runt ön. Etapp två av hemresan gick från Kärddla till Linköping via Visby.

Det finns ett utförligt reportage i detta nummer så jag nöjer mig med att konstatera att det var ett mycket trevligt arrangemang. Det finns inte mycket i klubbflyget som går upp mot att se nya platser och ha trevligt tillsammans med trevliga klubbmedlemmar, vänner och anhöriga.

Det känns som - om inte förr - man får rejäl valuta av alla tidsmässiga och ekonomiska uppoffringar som man gör på sin hobby. Dessutom får man en bra flygträning i internationell miljö.

För övrigt så har bygget av hangaren startat i full omfattning och skall vara färdigt under juni.

När det gäller Decathlon så har den lämnat fabriken och är på väg nedmonterad i container. Målsättningen är att få den i drift i god tid innan högsommaren är här.

Styrelsen har startat fem nya arbetsgrupper. En marknadsgrupp under ledning av Olov Backarp, en stationsgrupp under ledning av Peter Sjöström, en flygmaterielgrupp under ledning av Paul Pinato samt en grupp som skall hålla ordning på våra publikationer och manualer under ledning av Sture. Vi har dessutom bildat en ungdomsgrupp under ledning av Tomas Karlsson som skall titta på möjligheten att få in yngre medlemmar i klubben.

Vi måste vara kreativa när det gäller marknadsföring och sponsring. Det är nödvändigt att hitta nya sätt att få in medel till klubben om vi skall kunna fullfölja våra planer med flygplansbyten o.s.v.

Stations- och flygmaterielgrupperna har till uppgift att underhålla våra anläggningar, utrustningar och se till att våra flygplan hålls rena och snygga.

Vi ses på vårfesten den 18 juni!

Ha en trevlig flygsommar!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Under maj månad har det varit ordentlig fart på klubben med bra flygväder och sammanlagt 515 flygna timmar. Ofta har alla fem PA28-or varit upptagna, och ibland har inte alla flygsugna kunnat få tag i flygplan. Och när läraryrket nu är avhjälpt, så är det hög aktivitet på skoleningen också.

En bokningsregel säger att långtidsbokningar (mer än 4 dagar) ska godkännas av flygchefen. Detta för att vi

inte helt ska bli utan flygplan på hemmaplan. Normalt går det att tillgodose de flesta önskemål, men var ute i god tid om Du planerar längre semester- eller tjänsteflygningar.

En incident har vi haft, ett påkörat taxibanljus med förstörd propeller som följd. Även om händelsen ännu inte är färdigutredd, så finns kanske anledning att slå ett slag för de gula linjerna på taxibanoma. Om man alltid håller sig på eller nära gula linjen så träffar man inte på några taxibanljus.

När jag ändå håller på med förmaningar, så vill jag påpeka att Hornlanda "flygplats" INTE uppfyller prestandakraven i BCL för start- och landningsplats, vilket är helt klart efter ett haveri förra sommaren. Stråkbredden ska alltid vara minst 30 m, både på flygfält och vid start och landning på annat område. Hornlanda kan därför endast användas i rent nödläge.

Saab-tornet har nu löst ett gammalt problem, för att undvika störningsmoment vid start- och landning under pågående gräsklippning. "Klart landa" kan nu ges för första eller andra banhalvan, om gräsklippning pågår bortom 600m-skyllarna i respektive banända. Observera då att Du inte får flyga lågt över första banhalvan när Du ska landa på bortre halvan, utan det ska vara normal planévinkel till den inflyttade tröskeln.

Liksom förra sommaren är det risk för inskränkningar i LFK flygverksamhet under några dagar i vecka 29-30, framför allt vid målning på banan. Ring gärna klubben några timmar innan Du ska flyga iväg, eller komma hem, för att kolla läget. Vi kommer att ha nära kontakt med flygplatsledningen beträffande tillgängligheten. Problemet är större för utsocknes som vill besöka flygets huvudstad Linköping flygledes, eftersom flygplatsen officiellt är stängd dessa veckor.

Vårt nyinköpta Bellanca-flygplan skulle snart anlända till LFK men blir tyvärr något försenat. Under ferryflygning i USA tvingades piloten göra en nödlandning med vissa skador på flygplanet som följd. Vi har ännu inte full information om händelsen.

Till nytt A-cert gratuleras Anders Gustafsson och Peter Purin samt till flygläroarbevis Mattias Andersson.

Trevlig flygsommar.

Sture B

Arbetsplikten 1999 fördelad

Jouren/arbetsplikten för 1999 är nu fördelad och ni som tilldelats uppgifter har fått brev om detta. Jouren är fulltecknad för året och övrig verksamhet har delats i följande arbetsgrupper (med gruppledarens namn):

Marknadsgrupp Olov Backarp
 Stationsgrupp Peter Sjöström
 Tävlingsverksamhet Mats Warstedt
 Flygmateriel Paul Pinato
 Publikationer/Manualer Sture Bjelkåker
 Klubbverksamhet Thorleif Gustavsson

Utöver detta har en "resurspool" bildats där kvarvarande arbetspliktiga medlemmar placerats. Jag är gruppledare för denna men verksamheten inom gruppen blir blygsam då avsikten är att gruppens medlemmar skall nyttjas för tillkommande uppgifter under året.

Tanken med arbetsgrupper har funnits länge och tillämpats i viss mån men vi är glada att det nu tar en mer tydlig form. Avsikten är att grupperna skall etableras och utvecklas men efter året skall en utvärdering se hur det fungerat och beslut tas om eventuellt lämpliga förändringar av grupperna.

Synpunkter och frågor till mig eller gruppledarna.

JOUR, SOMMAR OCH SOL...

Sommar kommer, solen likaså (?) och flygsuget känns i magen. För jourverksamheten innebär detta att det rör på sig mer på klubben. Några saker att tänka på:

- Kom i tid, minst 10 min innan 17:00 på vardagar, så överlämning från dagpersonal kan ske.
- Vattna våra nyplanteringar vid behov.
- Klipp gräset när så behövs.
- Städning... måste jag väl inte påminna om och för trevnaden för medlemmar, personal och gäster så bör det vara en självklarhet. Inte bara tömma papperskorgarna!
- Tag med telefon när du går ut.

Jouransvarig Gunnar Frisk

Tfn 011-192674, 0708-392674 eller 013-297225 (hem).

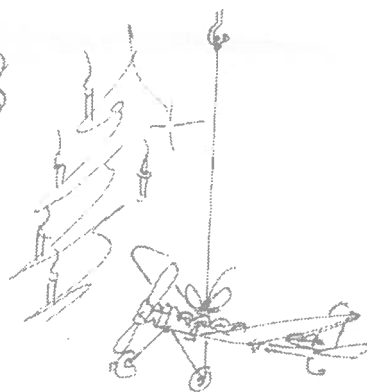
Fax 0708-392619

E-mail: gunnar.frisk@ans.lfv.se

God Jul! 1998

Gunnar

trän
Bernt



Förening föreslås...
 Det enda jag kunde komma på - just nu!



PS Återkommer med bättre förslag senare!

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

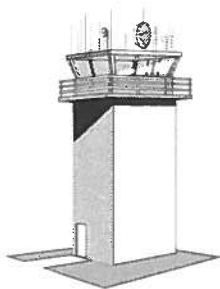
Birger Sundberg
 Per Hallsmark

40 år 9 juni
 30 år 10 juli



Följesedlar

Var noga med att lämna in följesedlar från utetankningar till kontoret eller "gula lådan"! Annars kan inte de fakturor som skickas till klubben kontrolleras! Detta gäller särskilt vid tankningar utomlands. Tänk också på att skriva under läsligt, eller skriva ett namnförtydligande.



Flygledaren

Så var det då klart. Nu är jag utcheckad i SAAB-tornet efter att ha gått som elev i tre veckor. Nu väntar 25% tjänstgöring på SAAB för min del.

Mitt korta behörighetsskede har varit intressant ur flera synvinklar. Det som varit mest ovant har ju naturligtvis

varit avsaknaden av taxibanor. Det krävs lite planerande när man måste backtracka hela tiden. Allt som oftast startar och landar man dessutom kontra, för att undvika att bullra för mycket över stan och för att minimera taxitiderna. Detta kräver lite extra uppmärksamhet.

Jag har även kastats in i "den civila världen" med CTOT:ar (lödesrestriktioner), civila färdplaner och väderobservationer. Dessutom har jag fått borsta av min något rostiga flygengelska. Detta skadar verkligen inte och jag tycker att jag utvecklats mycket som flygledare på denna relativt korta tid.

En annan väsentlig skillnad från Malmen är att man efter militär övningstid sitter ensam i tornet och ska sköta hela kalaset. Det kan bli mycket att göra på kvällskvisten när alla telefoner ringer, markradion tutar och man har två kärror i varvet samtidigt som S-MH skolar på SC och Skyways kommer på lång final. Då gäller det att prioritera rätt. Gå på toaletten eller äta en bit mat är inte att tänka på om det flygs ordentligt. Men det är ju också då det är som roligast att flygleda...

Jag har nu haft tre VFR-kurser och en IFR-kurs i flygradiotelefoni på klubben. Detta har inneburit att jag har lärt känna en hel del nya människor. Detta har även speglats på frekvensen då jag flera gånger har hört ett glatt "Hej Per, sitter inte Du i fel torn idag??" eller liknande. En del gånger har jag lyckats placera rösten, men desto fler gånger har jag funderat förgäves. Jag lovar att försöka bättra mig.

Förvirringen var också total när man råkade svara Malmen på interfon då ÖKC ringde. Nästa dag satt jag på Malmen när samma person ringde. Jag svarade Malmen, men ändå var han inte helt säker på att han hamnat rätt. Dessutom blev jag också lite tveksam...

Med hopp om en fin flygsommar

Per Wilhelmsson

Sommarens klubbutflykter

Följ med på LFK:s klubbutflykter under sommaren enligt programmet nedan!

- | | | |
|-----------|---------------------------|--|
| 13 juni | Skå-Edeby | Vi besöker Björn Löwgren på Skå-Edeby flygfält och provåker hans SK16-flygplan. |
| 31 juli | Visingsö | Fly In - Prova på golf och modellflyg. Gå tipsrundan. På kvällen tänds grillen. Jönköpings Flygklubb arrangerar. Ca 40 flygplan förra året! Ta med tält för övernattnig på fältet.
http://www.visingso.net , http://www.grm.se/turistinfo |
| 7-8 aug | Siljansnäs/
Dalarna | Kraftstjartssvängen - 10 årsjubileum! Ett av de bästa tillfällena i Sverige att se intressanta flygplan på nära håll. Formationsflygningar runt Siljan på dagen och trevlig kraftskiva på kvällen. Siljansnäs Flygklubb står som värd.
http://www.flygklubben.just.nu |
| 14-15 aug | Strömstad/
Kosteröarna | Strosa omkring i Strömstad. Njut av nyfångade skaldjur och god atmosfär. Från Strömstad åker vi båt till Kosteröarna, Sveriges västligaste utpost. Miljön på öarna är unik. Nordkosters karga landskap står i stark kontrast till Sydkosters lummiga natur. Övernattning.
http://www.kosteroarna.com , http://www.stromstadtourist.se |
| 21 aug | Gotland/
Fårö | Vi landar på Bunge flygfält vid Fårösund där vi hyr cyklar för vidare färd till Fårö. Ön bjuder på vacker natur med vidsträckta rauklanskap och de bästa stränderna på Gotland. En dagsutflykt eller övernattnig på Gotlands Flygklubb.
http://www.gotlandweb.com/faro , http://www.guteinfo.com/socken/31.htm |



Anmälningslistor finns uppsatta på klubben. Fyll i vilka resor du är intresserad av att följa med på. Du kan också kontakta Mats Modorato. Obs! anmälan är ej bindande. När resedatum närmar sig samlas vi på klubben och gör upp detaljer.

Mats Modorato

013-414 65 (hem), 013-18 23 89 (arb)

mats.modorato@saab.se

LuFF-spalten

LuFF firade Valborg i Göteborg!

Flygföreningsverksamheten på universitetet har kommit igång på allvar! Totalt är vi nu 17 medlemmar i LuFF (Linköpings universitets flygförening) och vi hoppas på att bli ännu fler. Vi är för närvarande åtta LuFF-piloter som också är aktiva medlemmar i LFK. Utöver dessa har det anslutit sig en skara flygintresserade studenter, både tjejer och killar! Är du studerande och flyger, eller enbart flygintresserad? Då råder ingen tvekan om att du ska gå med i LuFF! Ju fler vi är, desto roligare!

Föreningen är som ni kanske vet nystartad för i år och vi har fått mycket god respons både från LFK och universitetet. Medlemmar har redan börjat strömma in, men den första stora satsningen på att nå ut bland studenterna kommer i augusti, då flest studenter letar efter föreningar att gå med i. Då kommer vi vara på plats och göra allt för att LuFF ska synas så mycket som möjligt! Vi kommer då också att anordna en flygtur till Visingsö med grillafton.

Den första LuFF-resan är genomförd och den blev mycket lyckad. Lite dagboksanteckningar från denna resa finns med i detta nummer av Kontakten.

Nu börjar sommaren närma sig och vi får hoppas att det blir en trevligare sommar än förra året, då det gäller vädret... Vi i LuFF sitter så smått och planerar en längre resa ner till den holländska övärlden. Det gäller att ha något trevligt att se fram emot, nu när terminen drar mot sitt slut och tentorna står en upp till örönen...

Med hopp om en skön flygsommar!

Johan Hammarström

LuFFs hemsida: www.studorg.liu.se/luff/
LuFFHemsida
e-post: johha926@student.liu.se
Telefon: 013-12 47 12, 070-481 00 09

Vi var åtta "LuFFare" som begav oss iväg mot den vackra staden Göteborg under valborgsmässoafton. Flygplanen som vi skulle flyga var SE-KII och SE-KEN. Av åtta medresenärer var vi tre piloter. Resten av de resande utgjordes av flygsugna och flygintresserade studenter. Vad som gjorde det hela ännu trevligare var den jämna blandningen mellan tjejer och killar.



Resenärer från vänster: Tomas Nihlén, Ellinor Ekenståhl, Hanna Karlsson, Maria Lööf, Jessica Nihlén, Emil Olofsson, Johan Hammarström, Rickard Fahlquist.

Förmiddagen gick åt till att göra färdplaner och packa resväskan inför resan. Emil och jag samlades ett tag innan det var dags för avfärd och gjorde flygplanen klara. Klockan 15:30 var alla på plats och vi kunde börja stuva in packningen i maskinerna. Hälften av de resande hade aldrig provat på privatflyg förut (förutom någon enstaka rundflygning för någon).

I LuFF finns ett gäng B + I piloter som gjorde sin gymnasie- och flygutbildning på Hässlöggymnasiet utanför Västerås. Två av dessa piloter, Emil Olofsson och Hanna Karlsson, skulle spaka SE-KEN ner till västkusten. Självt fick jag ta hand om SE-KII, men jag fick bra med hjälp. Bredvid mig på flygresan hade jag en mycket flygintresserad reskamrat.

Vädret var fint på vår färdväg och resan gick problemfritt. Det enda som var emot oss var den starka vinden som drog ner vår groundspeed ett tag till 70 knop. Efter att ha klättrat vidare till flyg nivå 85 lyckades vi dock få upp farten lite mer och vi kunde landa på Säve utanför Göteborg efter cirka 1 timme och 30 minuters flygning. Trots de 15 knopen i sidan vid landningen blev resan till stor belåtenhet för samtliga resenärer.

Efter förtöjning av maskinerna satte vi oss i två taxibilar och begav oss mot centrala Göteborg. Taxifärden blev dock inte till lika stor belåtenhet som flygresan. "Betydligt ryckigare och läskigare", tyckte såväl piloter som passagerare.

Vi hade beställt rum på ett vandrarhem som låg på en båt nere i hamnen och vi var mycket spända på se vad detta var... Det visade sig vara någonting som påminde om ett gammalt fiskefartyg! Det var väl inga lyxsviter vi fick bo i, men det dög mycket bra åt oss studenter... Vi lastade in vår packning i rummen och promenerade iväg mot Avenyn. Vandrarhemmets läge var otroligt bra med bara ett par minuters promenad från centrum. Väl uppe i centrum hade vi turen att få uppleva den omtalade karnevalen som arrangerades av Chalmers tekniska högskola. Senare på kvällen lyckades vi hitta en mysig krog på Avenyn, där vi kunde slå oss ner och njuta av en härlig middag.

Det var proppfullt med folk på alla gator och torg, det märktes tydligt att det var en valborgskväll. Den mysiga krogen och det trevliga sällskapet gjorde att kvällen gick fort och snart var det dags att dra sig "till kojs". Säger vad man vill om vandrarhemmet som vi bodde på, men man sov alldeles utmärkt i den skutan!

Nästa morgon väcktes vi av att solstrålarna tittade in genom den lilla fönstergluggen i vår hytt. Nu var det dags att utforska Göteborg... Vi hann med både rundvandring i staden och ett besök i nöjesparken Liseberg. Några provade på att åka en av de senare åkattraktionerna som hade namnet "Hangover"... Jag kan rapportera från de som åkte, att upplevelsen skilde sig något från den de hade fått dagen innan i PA28an. Kanske kan man få den där "Hangover"-känslan i Bellancon...



Efter en händelserik dag var det dags att göra sig redo för återresan. Vi tog oss ut till Säve med taxi och gjorde i ordning maskinerna ute på fältet. Hanna räknade lite på vindar och tider och snart var det dags att slå sig ner i cockpit igen. Besättningen i SE-KEN utgjordes åter igen av Hässlö-piloterna, men den här gången med en kvinnlig pilot i vänsterstolen. Vädret på flygresan var strålande även denna dag. Jag och mina medresenärer valde att kliva upp ända till flygnivå 095 med SE-KII, men de andra nöjde sig med flygnivå 055. Hela hemresan kunde vi sitta och beskåda de andra från och till mellan molnen, i en underbar on-top-flygning. På både dit- och hemresan startade vi med någon minuts mellanrum och landade alldeles efter varandra.



Efter denna resa, som varade under endast ett dygn, hann vi med att göra så mycket saker att det kändes mer som en tredagarssemester. Alla var mycket nöjda med resan och det rådde inga tvivel om att det kommer bli fler LuFF-resor i framtiden.

Johan Hammarström

På gång i LFK

Klubbutflykt till Skå-Edeby **13 juni**
Följ med till Skå och provåk en SK16! Anmälning på klubben eller direkt till Mats Modorato.

Gripen 4 **14 juni**

Vårfest **18 juni**
Se menyn på sidan 16 i denna Kontakten!

Klubbutflykt till Visingsö **31 juli**

Klubbutflykt till Siljansnäs **7-8 aug.**

Klubbutflykt till Strömstad **14-15 aug.**

Klubbutflykt till Gotland **21 aug.**

Gripen 5 **30 aug.**

Öppet hus **4 sept.**

Gripen 6 **11 sept.**

Hangarfest **23 sept.**

Mörkerträning **18 okt.**

Nattugglan 4 **25 okt.**

Nattugglan 5 **8 nov.**

Nattugglan 6 **22 nov.**



Efterlysning

Vet någon var videokassetten med flygdagen 1983 finns? Det var då klubben fyllde 50 år!

Kontakta i så fall redaktören!

Arbetsgrupper

Flera medlemmar har hamnat i arbetsgrupper i stället för jourtjänst i år.

Verksamheten i ett par grupper har nu börjat. Marknadsföringsgruppen under ledning av Olov Backarp har haft ett första möte där många idéer diskuterades. Stationsgruppen har bl.a. arbetat med blommorna utanför klubbstugan och planer finns på att snygga till flaggstången och lyktstolpen.

Arbetsgrupperna ser ut att kunna tillföra verksamheten mycket, och göra det ännu roligare att vara med i klubben!

Anders W

Nya svenska flyglärare

Det är nu hög tid att presentera de sju lärarkandidater med amerikansk behörighet som LFK haft förmånen att kunna utbilda till svensk flyglärbehörighet. På den vintriga bilden vid kursstarten ses från vänster Jonna Johansson, Jörgen Wedén, Tommy Lindström, Tommy Hättänder, Mattias Andersson, Ola Kajrup. På bilden saknas Liselott Hellström.

Efter två veckors teorikurs och 10-15 timmars flyglektionsövningar på svenska är nu de flesta ute på sin 100-timmars praktik vid olika flygskolor. Jonna och Jörgen gör sin praktik hos oss på LFK, vilket har gett ett välkommet för att inte säga nödvändigt tillskott i lärarkapaciteten.

Den nationella flyglärbristen är däremot inte avhjälpt, sedan staten tog sin hand från flyglärodbildningen 1996. Det förekommer viss internutbildning av flyglärare i Stockholm och Ljungbyhed men det räcker inte. Och frågan hur man ska kunna bli klubbflyglärare på ekonomiskt rimliga villkor är fortfarande olöst.

Sture B



Möt våra flyglärräktikanter

Våra flyglärräktikanter, Jonna och Jörgen har nu gjort det mesta av sin praktik hos oss, men de skall efter det stanna kvar och komplettera Sture. Här presenterar de sig själva.



Jonna Johansson

28 år, bor i Skärblacka.

Började flyga nov. -95 då jag åkte till USA för att bli trafikflygare. Jag bodde i Cumberland, Maryland.

Utbildade mig också till instruktör en- och tvåmotor IFR. Arbetade där i 6 månader tills mitt visum gick ut. Kom hem i okt. -97 och konverterade mina certifikat på LidAir, Bromma.

Efter en intensiv första vecka har jag nu kommit in i arbetet här på flygklubben och tycker att det är roligt att för ovanlighetens skull få betalt för att vara uppe i luften.



Jörgen Wedén

27 år. Började segelflyga 1987. Tävlrat i några distriktmästerskap och ett SM, är segelflyglärare sedan 96. Åkte till USA 92 och tog amerikanska certifikat - commercial instrument multiengine och flightinstructor enmotor och tvåmotor, instrument. Jobbade på en besprutningsflygskola i Oklahoma som flyglärare i ett år. Jobbade två år som besprutningspilot i Arkansas och Mississippi. 96-97 jobbade jag hemma i Sverige på Banverket under somrarna och läste in B+I och D-teori plus konverterade den praktiska biten under vintrarna. Åkte i januari 98 tillbaka till USA i 6 månader och jobbade som tvåmotor- och instrumentlärare. Sommaren 98 jobbade jag återigen på Banverket hemma i Sverige och gick kompletteringskursen för flyglärare med amerikansk behörighet hos LFK och Sture B i mars 99. Resten är känt...

Klubbutflykt till Tallinn

Fredagen den 21:a maj var det dags för årets stora klubbutflykt till Tallinn. Vi var 9 förväntansfulla personer som gav sig av vid tvåtiden med KIT, IUD och KMH. Vädret var strålande, och första delsträckan, till Mariehamn, bjöd på fantastisk utsikt över Stockholm, Vaxholm och övriga skärgården.

I Mariehamn tankade vi flygplanen och besökte tornet för betalning av landningsavgifter (c:a 260:-/plan) och senaste väderinformation. Fortfarande lovade prognosen mycket fint flygväder mot Tallinn. Bemötandet var mycket bra. Vi passade även på att besöka

taxifreeshopen som man får tillträde till efter att ha bett tullen om ett papper som fungerar som "boardingkort".

Nästa delsträcka gick först rakt österut mot VOR Sunna där vi vek av mot sydost it över Finska viken mot Tallinn. Första delen av sträckan var lite svårnavigerad på grund av ett myller av öar men med både GPS och VOR går det bra. Tampere FIR har också bra radio och trafikledare som talar lättförståelig engelska. Hela finska sydkusten är full med restriktionsområden men vi fick utan svårigheter information om vilka som var aktiva.

Ute över Finska viken skiftade vi till Tallinn approach. Nu var det stundtals lite svårt att förstå vad som sades i radion men efter ett och annat "say again" lyckades vi förstå vad som gällde. Flygledaren i Tallin TWR talade med en basröst som bara gamla ryssar kan. Han började varje sändning med en lång konstpaus, därefter ett ännu längre utdraget ööööhhhh... Ibland fortsatte han i långsamt mak att ge ett färdtillstånd men oftast hade han vid det laget redan tappat minnet och var tvungen att fråga vem det var som ropade. Till slut lyckades alla tre flygplanen att uppfatta ett "clear to land".

Direkt efter landning kunde man bekräfta vad man hört om flygplatser i öststater. Själva landningsbanan verkade vara i gott skick men taxibanor, plattor, byggnader m.m. såg väldigt slitna ut. Fast de håller på att bygga en ny, fin terminal.

Tallinn
the Capital
of Estonia



Strax efter landning i Tallinn



Resans alla deltagare på Domberget i Tallinn fr. v: Anders Wallerman, Per Nilsson, Ingrid och Thorleif Gustavsson, Håkan och Louise Börjesson, Mats Modorato, Göran Kindström, Anders Sennmalm



Resrutten

Vi blev väl mottagna på flygplatsen även om proceduren att komma utanför terminalen tog sin tid. Redan innan propellern stannat på den parkering vi blev anvisade möttes vi av tullen. Efter ifyllande av en tulldeklaration tog vi plats i en buss som först körde oss ett par hundra meter till ett briefingkontor där det visade sig att vi inte behövde göra något speciellt. Väntan på ny buss och passkontroll. Vi växlade till oss estnisk valuta och tog taxi till vårt förbokade hotell.

Hotell Kristine, som ligger ganska centralt visade sig vara ganska ruffigt, bl.a. var det stora hål i vägg och golv på toaletterna. Trots det var det ganska rent, så vi beslutade oss för att stanna. Förmodligen var hotellet ganska representativt för den standard som gäller i öst, om man inte vill betala allt för mycket.

Det var nu ganska sent på kvällen, alla var hungriga och mycket nyfikna på gamla sta'n i Tallinn. Centrala Tallinn visade sig vara mycket fint och charmigt, med många restauranger, butiker och spännande gamla byggnader. Efter en stunds letande runt torg och gränder hittade vi en mycket trevlig restaurang i medeltidsstil helt nära rådhuset. Maten på restaurangerna är utmärkt, och en rejäl kvällsmåltid kostar motsv. 60-70 kronor.

Den sena kvällen blev till natt i det gemyt som endast god mat och dryck, goda vänner och en trevlig miljö kan åstadkomma. Efter middagen tog några partylystna medresenärer pulsen på Tallinns nattliv medan andra inte fullt så festbenägna LFKare drog sig tillbaka på hotell Kristine för en stärkande natts sömn. Då båda författarna hör till den senare kategorin saknas smaskiga rapporter från "Tallinn by night".

Lördagen gick i kulturens tecken. För att få en övergripande bild av Tallinn följde vi med på en guide-tur med buss. Damen som var guide såg ut som om hon kom från KGB i en mörk rock och mörka solglasögon. Hon pratade kontinuerligt och verkade överhuvudtaget inte behöva hämta andan någon gång. Vi blev vid ett flertal tillfällen upplysta om "grå byggnad ritad av en mycket känd estnisk arkitekt". Trots guidens något monotona framtoning var turen mycket intressant främst eftersom vi fick möjlighet att se delar av Tallinn vi annars inte skulle ha hittat till. När bussresan var slut fortsatte guideturen till fots upp på Domberget - den övre delen av gamla sta'n - med magnifik utsikt över Tallinns hustak. Här träffade vi också på några bekanta nyss uppstigna nattsuddare.



Vår guide på Dagö berättar



På eftermiddagen vandrade vi runt i gränderna i gamla sta'n och tittade in i butiker och kaféer. De centrala delarna av Tallinn med sina medeltida fasader och sin ringmur med torn och portar är mycket vackra. Längre ut förändras dock bilden ganska markant. Hus, gator, trottoarer, ja nästan allting verkar vara i behov av renovering.

Äntligen mat!

Mats nöjda min beror inte bara på åsynen av god mat, utan på att rätten (som hette "Lighthouse") flamberas. Tyvärr syns nog inte lågan i trycket. Maten smakade mycket bra, trots att en och annan grönsak brann upp.



IUD över Gotska Sandön

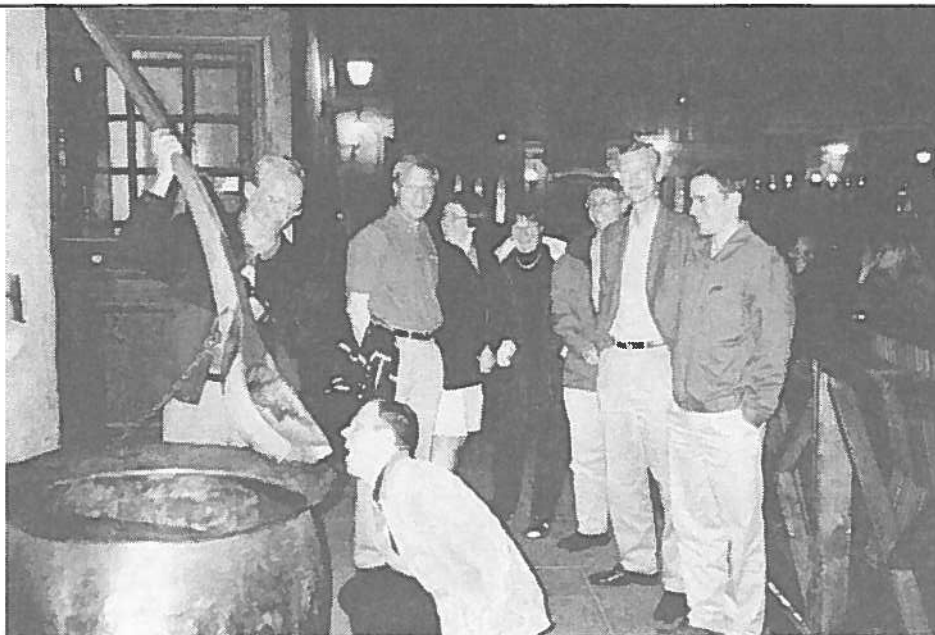
Att åka taxi i Tallinn är billigt. Vi åkte ganska ofta mellan centrum och hotellet. Priset varierade dock ganska mycket. Vi blev aldrig kloka på vilka taxor som gällde när. Förmodligen blev vi lurade mest hela tiden, men då resorna i regel bara kostade någon tia per man brydde vi oss inte om det. Taxiservicen var i övrigt mycket bra, med korta väntetider och bra bilar. Det gavs även tillfälle att åka trådbuss.

På söndag morgon hade vi tänkt flyga vidare till Dagö. Låga moln och regn hindrade oss. Meteorologen gav emellertid en prognos om fint flygväder på eftermiddagen. Medan vi väntade på bättre flygväder tillbringade vi förmiddagen på en stor marknad en bit ut från stadens centrum. Här kunde man köpa allt från genuint hantverk såsom linnedukar och ulltröjor till T-tröjor, kepsar och annat skräp. Det gick även att köpa piratkopierade datorprogram billigt.

Meteorologens prognos stämde mycket bra. Framåt lunch klarnade vädret upp och vi bestämde oss för att fara vidare till Dagö. Mats hade kontaktat flygplatschefen där, och bett om hjälp att boka hotell. "Yes, yes, no problem". Vi behövde också ett par hyrbilar. "Yes, yes, no problem". Administrationen på Tallinn flygplats gick denna gång betydligt snabbare. Kanske beroende på att vi nu skulle flyga inrikes. Efter betald landningsavgift var vi redo att ställa upp för start mot Dagö. Starttillstånd gavs av en betydligt mer alert trafikledare än den vi drabbades av vid landningen. Färden till Dagö tog c:a 45 minuter och gick i strålande sol.

På Kärdla flygfält på Dagö fick vi det absolut bästa mottagandet man kan tänka sig av flygplatschefen Stanislav Sharkovski. Inte nog med att vi direkt fick hjälp med att parkera och tanka, utan han hade även bokat bästa tänkbara hotell med transport dit, en rundtur med minibuss och guide. Turen gick förbi ett ullspinneri som öppnade och startade sina gamla sekelskiftesmaskiner bara för att visa oss. Middag på en trevlig restaurang. Ny rundtur på måndagen med chaufför och guide samt lunch med havsutsikt. Ett helt otroligt program. Det kändes nästan som om vårt besök engagerat större delen av öns arbetsföra befolkning.

Hotellet var mycket charmigt och var av mycket god standard och som enda gäster kunde vi lugnt färdplanera och basta på kvällen.



Mats matar Anders med en sked, upphittad på gatan



Foton i artikeln: Mats Modorato, Göran Kindström, Thorleif Gustavsson och Anders Wallerman

Ordföranden till häst

Måndagen började med guidad visning av norra delen av ön. Där fanns en gammal fyr vi gick upp i, och en gammal rysk militärbas. Ett monument över förlisningen av Estonia fick vi också se.

Efter att ha betalat landningsavgifter och bensin med en hel hög estniska sedlar i små valörer gick färden mot Gotland. Två av planen valde att ta omvägen över Gotska sandön. För det benet var GPSen till stor hjälp. Bara att knappa in koordinaterna och styra efter symbolen så dök ön efter en timme upp under nosen. Vi sjönk och gjorde några svängar runt Kyrkudden och Fyrudden för att ta oss en ordentlig titt på denna sägenomspunna ö. Vi styrde därefter

söderut mot Fårös raukar som syntes tydligt från luften. Efter en stunds letande över Tingstäde träsk och med hjälp från Visbytornet hittades Bulverket - en fästning i trä från 900-talet som endast kan ses från båt eller luften. Landning på Visby för tankning och därefter raka vägen hem till ESSL.

Sammanfattningsvis blev det en suverän helg. Mycket spännande och lärorik flygning, charmig vistelse i Tallinn och kanonmottagande på Dagö. Vi hoppas, och tror, att de övriga av sommarens klubbutflykter blir lika bra! Du som tidigare inte varit med på reseflyg med LFK - häng med!

Anders Wallerman och Mats Modorato

Florida 1999

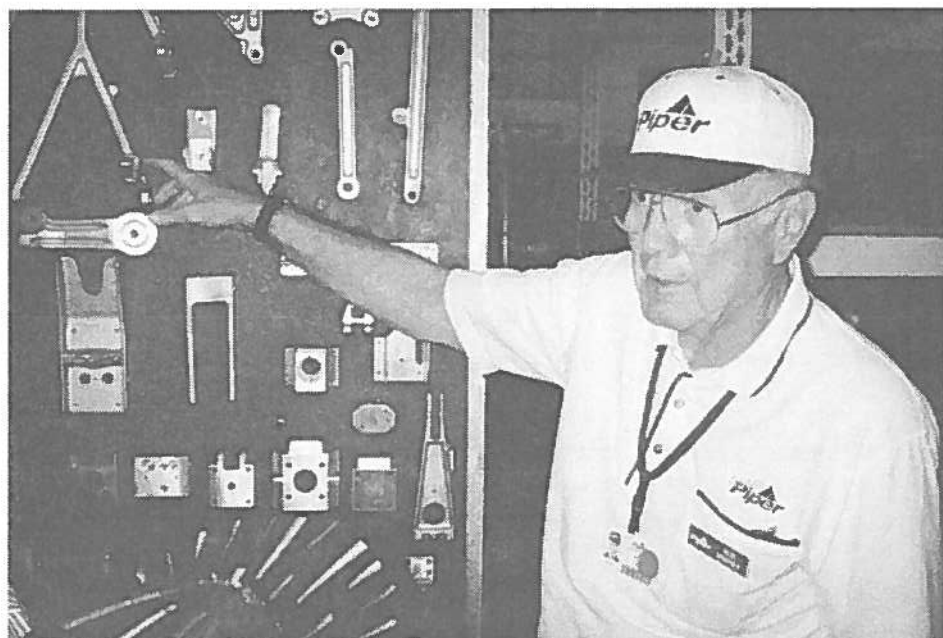
Söndagen den 11 april antrade kaptenerna AW och LÖ en L-1011 på Arlanda för vidare färd mot Miami. Slutmålet var EAA:s årliga "fly in" i Lakeland utanför Orlando, Sun'n'fun. Vi började att värma upp inför "fly inet" med en guidad rundtur på Pipers fabrik i Vero Beach som ligger på vägen mot Sun'n'fun. Vi höll dock på att missa rundturen pga att vi väntade in i det längsta på att få se en raketuppskjutning från Cape Canaveral. Vi hann som tur var se både och.

Pipers fabrik i Vero Beach

Rundturen på Pipers fabrik var det enda som var gratis på hela floridaresan. Pensionerade arbetare på fabriken guidade oss genom hela produktionen från första plåtbit till lackering och slutkontroll.



Cherokee var dominerande i fabriken



Vår guide Bob Horner visar frästa aluminiumdelar



Allt görs för hand. Här är damen som klistrar fast halkskyddet på fotsteget

I fabriken jobbar ca 1000 personer. Många är anställda på visstidskontrakt eftersom man bara bygger flygplan på beställning och inte som förr då man byggde flygplan och ställde på lager. Som mest byggdes 19 flygplan om dagen. Det slutade med att Piper hade flera hundra nya flygplan som ingen ville köpa stående på plattan. Idag levereras ca 20 plan i månaden varav 35% säljs "over seas".

Någon kontinuerlig flygplansutveckling finns inte. Vid nyutveckling hyrs ingenjörer in tillfälligt.

Fabriken ger ett förvånansvärt rörgt och ålderdomligt intryck. Det mesta görs för hand. Några få NC maskiner finns dock.

De maskiner som byggs är Warrior, Archer, Arrow, Saratoga, Seminole, Malibu och snart också Meridian, en Malibu med turboprop. Den klart dominerande typen är Cherokeemodellerna. Nästan alla flygplanen levereras med läderklädsel. Alla flygplan måste hämtas vid fabriken. Invid fabriken finns Pipers flygskola. När man köper en Malibu måste man komma dit och lära sig flyga den innan man får den, oavsett om man är rutinerad trafikpilot eller filmstjärna. En och annan filmstjärna har också varit där.

Rundturen slutade med att vi leddes in i souveniraffären där man på amerikanskt vis kunde handla T-shirtar av alla modeller.

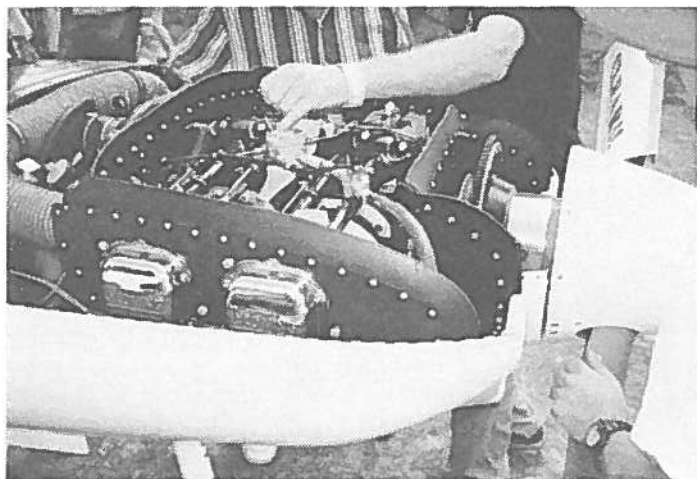
Vill du veta mer om New Piper finns det information på www.newpiper.com.

Sun'n'fun i Lakeland

Efter ytterligare en mellandag på Cape Canaveral och Kennedy Space Center kom vi till Sun'n'fun. Efter biljettköp och inskrivning i det internationella besöks-tältet (mycket bra service) var det bara att gå runt bland flygplanen på "flightline", besöka markutställningen eller se på flyguppvisningen.

Markutställningen

Markutställningen är stor och alla populära tillverkare är representerade. I fyra stora hangarer fanns alla tillbehörskedjor som sålde allt en pilot och flygplansbyggare kan behöva.



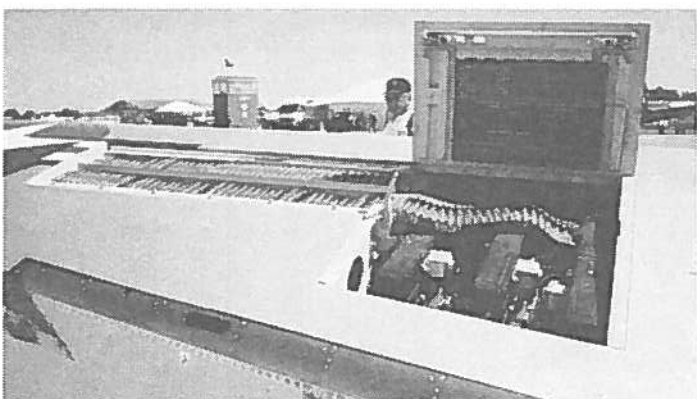
Så'n här puts skulle vi ha på våra motorer



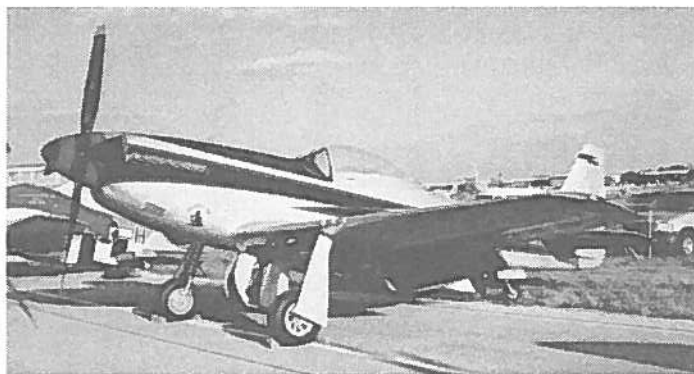
En mycket vackert renoverad Fairchild. Så skall det se ut, Paul!



Van's visade upp sin nya RV-8A. Visst blir man sugen



Krävs det vapenlicens för att flyga en så'n här?



Bellanca - pahl Jag tycker vi köper en så'n här i stället!



Bob Hoovers uppvisning i Rockwell Commander är någonting alldeles speciellt. I bilen ovan Bob Hoover i egen hög person



Märkligt att ett plan med så små vingar kan flyga

Utanför hade byggsats- och flygplanstillverkare varsina tält med utställningar. Vi besökte företag som Van's, Stoddard Hamilton, Lancair, Bellanca med flera och provsatt deras plan.

Flightline

För att komma in på "flightline" måste man antingen vara medlem i EAA:s huvudorganisation eller ha sitt certifikat med sig. Inne på "flightline" finns sedan inga avspärningar, man kan studera planen i detalj på nära håll. Mustangar, B17, B25, AT-6, Corsair, Albatrosser, RV:ar, Glasair, Piper, Bellanca, Cessna, Starfighter, L39 och många fler. Allt finns på "flightline" i en salig blandning.

Flyguppvisningen

På eftermiddagen var det flyguppvisning. Till en början mycket uppvisningar med 2:a världskrigsflygplan. Sexton stycken AT-6:or inledde uppvisningen. Imponerande! Efterhand mer och mer hembyggen. En av de häftigaste uppvisningarna gjordes i en Glasair III med 350 hk motor. Buntar och 8 g:s upptagningar i 600 km/h med vertikala rollar som aldrig ville ta slut. Den

absolut bästa uppvisningen var dock Bob Hoovers flygning med en Rockwell Commander. Som avslutning på flygningen dyker han ner mot banan, stänger av båda motorerna och gör en perfekt 16 punkts momentroll på låg höjd, går runt och landar - fortfarande med avstängda motorer.

En stor del av uppvisningarna gjordes i Extra 300. En dag var det 4 stycken Extra 300 efter varandra, och trots att det är roligt att se Patty Wagstaff i aktion blir det för mycket Extra.

Uppvisningen med Starfighter var inte mycket till uppvisning – snabba förbi-passager med två minuters väntan emellan för att svänga tillbaka till fältet.

Efter flyguppvisningen började de långväga gästerna bege sig hemåt med sina flygmaskiner. Vi stod och tittade på kön ut till banan i mer än en timme! Alla upp-tänkliga typer av flygplan från små allmänflygplan till bizjets passerade. Vid bilparkeringen hade UL ett eget fält där det flög så många trikar o dyl att det kändes som om luften var full av flugor. Denna del av Sun 'n fun hann vi inte med alla.

Två dagar besökte vi Sun'n'fun och det känns som om vi bara såg en liten del av allt som fanns att se.

Lars Östling och Anders Wallerman



Som de flesta andra allmänplantillverkare var även American Champion på plats och visade Bellanca. Här en Citabria.



Flyguppvisningarna innehöll mycket Extra 300



Vad är det för flygplan?

Här är något att fundera på: vad är det för flygplan som bilden föreställer?
Svar i nästa Kontakten!



Lågsniff över Sörmland

Under några av Maj månads vackraste dagar fick jag förmånen att deltaga i Frivilliga flygkårens lågflygutbildning på Skavsta flygplats utanför Nyköping. Från Östergötlands länsflygavdelning deltog denna gång fyra personer - Niklas Hultmark, Erling Balsnes, Thomas Lampe och jag (Mats Modorato). Totalt deltog 12 elever och 6 flyglärare varav en för LFK:are välkänd flyg- och skolchef - Sture Bjelkåker.

FFK och lågflygning

Frivilliga flygkåren, FFK, utbildar årligen ca 75 flygförare i lågflygning. Målsättningen är att alla i FFK krigsplacerade flygförare skall genomgå lågflygutbildning. I dagsläget innehar ca 650 flygförare behörighet att utföra lågflygning inom FFK. Mer information om FFK finns på internet, www.ffk.se.

Lågflygning innebär flygning på låg höjd, ner till 50 meter över terrängbelysningen (marken, vattenytan, trädtopparna mm). Flygningen genomförs genom följning av terrängens kontur för att utföra uppdrag utan upptäckt. Vid flygning på dessa låga höjder ställs extra höga krav på ett gediget flygsäkerhetsmedvetande. Man måste vara väl medveten om att lågflygning har högre risknivå och nya riskmoment jämfört med normal flygning. Marginalerna minskar. Ett felaktigt beteende, som på normal flyghöjd lätt korrigeras, kan på dessa låga flyghöjder få förödande konsekvenser.

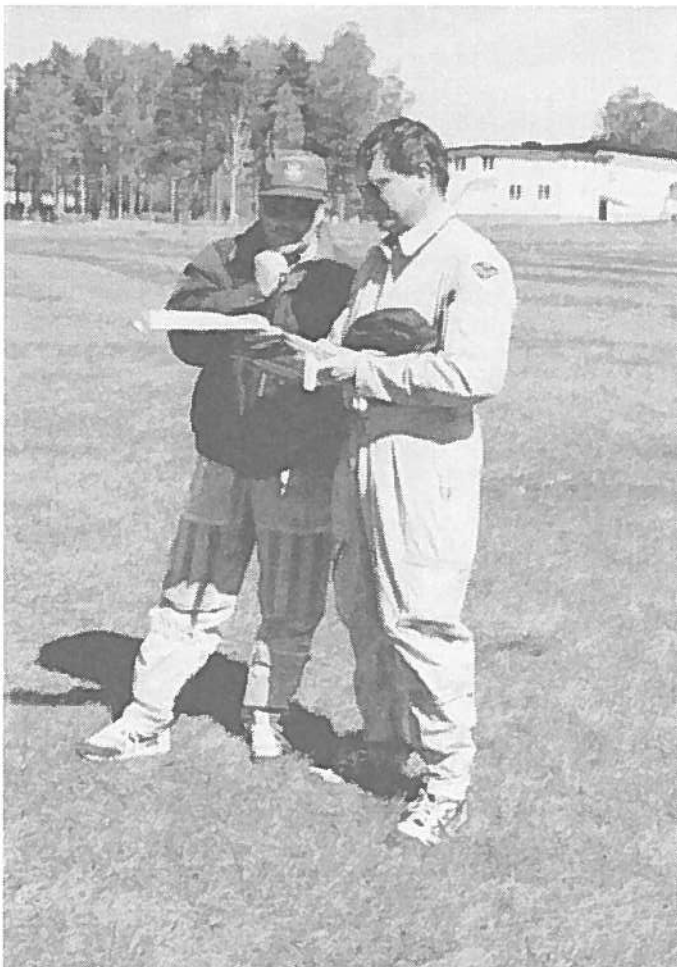
Eufori

Första flygpasset var upplagt som en vanlig PFT med branta svängar, stall och viking, nödförfarande, bedömningslandningar mm. Syftet var att kontrollera elevernas flygstatus. God flygtrim är en absolut förutsättning inför utbildningen i lågflyg.

Under PFT-passet fick vi även prova på en kort stunds lågflygning. Det var en fantastisk upplevelse att flyga så nära sjöar, berg och skogar. Man får en känsla av att flyga i naturen istället för ovanför. Kuperad terräng förstärker denna känsla. Vilken närbild! Efter flygpasset landade en lätt euforisk lågflygelev SE-KMH och såg under intaxandet med glädje och spänning fram emot de närmaste dagarnas äventyr.

Fullt upp

Utbildningen pågick under fyra intensiva dagar. Frukost kl 7:00. Briefing kl 8:00. Dagens första flygning. Lunch kl 12:00. Dagens andra flygning. Middag kl 18:00. Teori i lågflygteknik, meteorologi, BCL mm på kvällarna. I stort sett all icke flygande, ätande eller sovande tid användes för



Debriefing. Sven-Inge Ander och Tomas Lampe

förberedelser inför nästa flygpass. Den som till äventyrs kommit till lågflygkursen i tron att det hela handlade om några timmar gratis flygtid på dagarna och att rulla hatt på stan hela kvällarna misstog sig å det gruvligaste. Jag kunde dock konstatera att ingen hade anledning att revidera sin uppfattning i detta spörsmål. Även om man nästan hela tiden var intensivt sysselsatt kändes det aldrig stressande. Man fick alltid den tid man behövde för förberedelse och visst gavs det tid för både fikapaus och raster. På det hela taget mycket effektivt utnyttjande av tiden.

God stämning

Redan första dagen kände alla varandra, både flyglärare och elever. Stämningen bland deltagarna var på topp. Vi hjälpte varandra med färdplanering, kartpreparering, bästa kartvikning etc.

Svindl och syrebrist

Under utbildningen flög vi fem banor. Fyra banor med flyglärare och slutligen en bana med två elever utan lärare. Den sista banan inkluderade mellanlandning med förarbyte. Svårighetsgraden på banorna stegrades hela tiden. Samtidigt ställde flyglärarna allt högre krav på precision i flygandet, navigerandet, höjdhållningen och säkerhetsmedvetandet. Ett och annat "motorstopp" råkade vi också ut för. I ett nödläge på 50 meters höjd är varje sekund definitivt för viktig att slösas bort på en dåligt repeterad nödchecklista. Alla moment måste sitta klockrent i minnet.

I början på utbildningen var lärarna snabba med att tillrättavisa om man gjorde något fel under flygningen. Kommentarer rörande svindel och syrebrist från lärarens sida indikerade att man flög en aning för högt. Råkade man däremot komma för lågt någon gång kom genast en mera handfast order att omedelbart stiga.

Efter hand som dagarna gick blev lärarna alltmer tystlåtna. Gjorde man ett fel som inte var direkt flygsäkerhetskritiskt fick man chans att själv upptäcka sitt misstag och åtgärda det. Ett fullständigt lysande upplägg för maximal inlärnin.

Räkna ekor

Några uppgifter av det mera lättsamma slaget lades också in under flygningarna. Ett exempel var ett uppdrag att räkna antalet ekor vid Harpsund,

statsministerns rekreations- och representationsbostad. Säkerhetsvakterna fick kanske något att fundera över när ett antal enmotoriga småflygplan kommer inflygande på absolut lägsta flyghöjd.

Höjdbedömning

Vid flygning på låg höjd har man ingen som helst nytta av höjdmätaren. Man måste istället öva upp sin förmåga till höjdbedömning. en tumregel att ta till är att träden i högväxt skog är ca 20 meter höga. Man skall då flyga på lite mer än dubbla trädhöjden. Speciellt svårt var det att hålla höjden vid sväng. Efter svängen klagade läraren ofta på svindel eller syrebrist. Blanka vattenytan är väldigt svåra att bedöma höjden över. Krukas vattenytan av vind blir höjdbedömningen genast mycket lättare. En varje gång lika lustig känsla var att efter start nästan

omedelbart avbryta stigningen och övergå i planflykt. Ofta hann jag upp på 60 - 70 meter innan jag sjönk till rätt flyghöjd.

Master och ledningar

Det jag mest av allt upplevde som en säkerhetsrisk vid lågflygning var alla mobiltelefonmaster. Det kryllar av dem. Speciellt i motljus eller vid dålig sikt kan de vara mycket svåra att upptäcka. Likaså kan ledningar över smala sjöpass vara svåra att se. Stolparna står ofta skymda i skog.

Kurs + klocka = DME

Banorna flögs på två olika kartor, skala 1:250000 och 1:50000. På vissa banor var vi tvungna att flera gånger byta mellan kartskalorna. Det vore en lätt överdrift att påstå sig ha bra överblick över terrängen när man flyger på 50 meters höjd. Navigering på denna låga höjd ställer mycket höga krav på kartläsningen. Naturligtvis flyger man vilse ibland trots noggrann kartläsning och väl preparerad karta med kurser och minutstreck tydligt inritade.

Vid en längre tids vilseflygning måste man kanske stiga till en svindlande höjd för att kunna orientera sig. Är man däremot bara "tillfälligt" vilse kan man med fördel använda kurs och klocka som en DME. Hur länge har jag flugit på aktuell kurs sedan jag var orienterad?

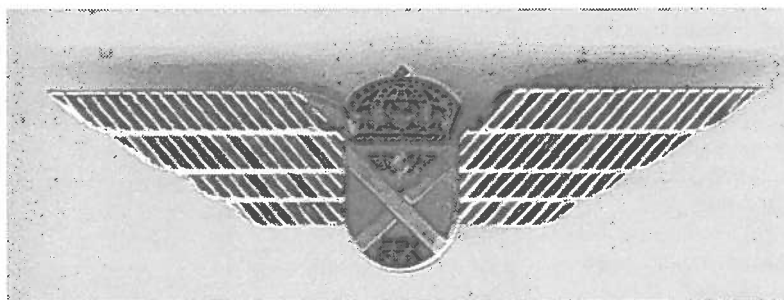
En annan liten detalj som underlättar orienterandet är att rita ett streck på tumnageln för att mer exakt peka ut var man är. Tummen är alltför trubbig för att med hög precision peka ut en position på kartan. Ett streck på tummen gör att man snabbt hittar rätt på kartan.

Lågflygtillstånd

Efter fyra mycket givande och lärorika dagar



FFKare från Östergötlands länsflygavdelning: Niklas Hultmark, Sture Bjelkåker, Thomas Lampe, Mats Modorato och Erling Balsnes



Lågflygtillståndsmärket

var samtliga deltagare från Östergötlands länsflygavdelning stolta ägare av det märke som får bäras endast av FFK:are med lågflygtillstånd, väl medvetna om att absolut all lågflygning endast får utföras på order av FFK.

Mats Modorato (Foto: Kjell Moberg)

Vårfest!

Fredagen den 18:e juni kl. 19:00 börjar årets vårfest på klubben!

Anmäl dig på listan i klubben senast den 14:e juni - det behövs för att beställa mat!

Kvällens meny:

Vinmarinerad grillad kassler

Rökt ytterlår

Potatissallad, grönsaker m.m.

Kaffe & kaka

En mycket trevlig vårkväll utlovas!

KM & debutanttävlingen 1999

Mats Modorato vann igen!

LFK:s Klubbmästerskap & debutanttävling befäster ställningen som en av Sveriges största precisionsflygtävlingar. I år kom hela 21 tävlande till start, varav 7 debutanter. Flera starka kandidater till klubbmästartiteln fanns på plats t.ex. 90-talets KM-dominant Mats Modorato, förra årets suveräne SM-debutant Anders Wallerman och en segerhungrig Gunnar Franzén.

Banan gick denna gång i vänstervarv runt kontrollzonerna och bjöd på både skogs- och slättnavigering. Tämiligen "snälla" brytpunkter gjorde dock att även debutanterna ganska lätt hittade runt banan. Den starka vinden, med medelvind runt 15 knop, medförde att tidhållningen blev lite besvärlig. Mats Modorato lyckades bäst både med att hålla tiden och spana efter hemliga dukar och foton, vilket gav honom en hygglig ledning inför landningarna.

För flera debutanter var det första gången de landade i vårt tävlingsstråk vid taxibana Ivar. Detta kan vara tillräckligt besvärligt redan i normala vindstyrkor, men blåser det dessutom 15 knop så blir utmaningen extra stor. Tomas Karlsson bemästrade vinden bäst och vann landningsmomentet, knappt före Göte Agenhed och Mats Modorato. Mats säkrade således slutsegern även denna gång. Bäst av debutanterna blev Royne Moringe, som efter flera års trogen tjänst som funktionär äntligen vågade ställa upp. Det lönade sig!

I den öppna klassen inledde Claes Magnus Johans-

son suveränt med endast 21 tidsprickar (motsvarar totalt sju sekunder på sex tidkontroller!) och 60 spaningsprickar. Claes blåste dock bort i den starka vinden och fick se sig slagen till slut av Arne Nylén.

Bland kuriositeterna från årets tävling kan nämnas debutanten (inget namn...) som råkade flyga bort sig redan före start och sedan omedvetet passerade startlinjen; exakt på sekunden!

Ett stort tack till alla funktionärer som ställde upp ute i "busken"!

Tävlingsledarna Lars Östling & Mats Warstedt



Oskar Månsbacka passerar hindret på landningsmomentet

Resultat:

Nr	Namn	Klubb	Nav:	Spaning:	Landning:	Summa:
1	Arne Nylén	Botkyrka FK	45	80	72	161.0
2	Claes M Johansson	Stockholms FK	21	60	214	188.0
3	Mats Modorato	Linköpings FK	108	160	324	430.0
4	Anders Wallerman	Linköpings FK	144	220	325	526.5
5	Gunnar Franzén	Linköpings FK	129	240	470	604.0
6	Anders Hellström	Linköpings FK	431	60	227	604.5
7	Tomas Karlsson	Linköpings FK	249	350	302	750.0
8	Gaute Thomassen	Linköpings FK	279	220	507	752.5
9	Göte Agenhed	Linköpings FK	414	330	304	896.0
10	Royne Moringe	Linköpings FK	208	420	690	973.0
11	Håkan Börjesson	Linköpings FK	564	300	391	1059.5
12	Per Magnus Karlsson	Linköpings FK	389	340	748	1103.0
13	Harry Johansson	Eskilstuna MFK	718	310	175	1115.5
14	Henrik Ejderholm	Linköpings FK	244	330	1200	1174.0
15	Vilhjalmur Magnusson	Linköpings FK	539	620	784	1551.0
16	Jonas Johansson	Linköpings FK	573	570	912	1599.0
17	Nilkas Hultmark	Linköpings FK	638	390	1200	1628.0
18	Matts Andersson	Linköpings FK	666	430	1200	1696.0
19	Ernest Wessman	Linköpings FK	722	430	1200	1752.0
20	Per Bourelius	Linköpings FK	710	490	1200	1800.0
21	Oskar Månsbacka	Linköpings FK	1196	420	693	1962.5

Klubbmästare: **Mats Modorato**

Bäste debutant: **Royne Moringe**

Segrare öppna klassen: **Arne Nylén**

Stjärntävlingen 1999

Dubbelt Nylén i topp

Ett säkert försommartecken är Stjärntävlingen på Visingsö. Stjärntävlingen är en av de äldsta flygtävlingarna i världen som fortfarande körs, och även om antalet deltagare minskat på senare år, så kämpar arrangörerna vidare med detta annorlunda och trevliga evenemang. Liksom tidigare år hade man rest ett kombinerat restaurang- och färdplaneringstält på "öa", medan deltagarna övernattade i medhavda tält eller på vandrarhemmet.

Från LFK var Lars Östling, Anders Wallerman och undertecknad anmälda på "Krysset", vår ordinarie tävlingsmaskin. Denna hade dock en oduglig propeller, så fick vi försöka lösa flygplansfrågan på annat sätt. Lars och Anders valde att flyga Cub, medan jag lånade en PA28 på plats.

Vädret på Visingsö kan variera mycket denna period av året, alltifrån högsommar till rena vintervädret. Fredagen öppnade med strålende sol, som dock förbyttes i betydligt kallare temperaturer under lördag-söndag. En stadig vind på 15-20 knop gjorde också att det kändes lite extra kyligt.

Banan råkade vara lagt kring samhällena Sommen, Malexander och Kisa, vilket denna helg innebar att marken var täckt av poliser i jakt på bankrånare och polismördare. Det kändes lite märkligt att glida fram 1000 fot rakt över händelsernas centrum, medan polisen genomsökte varenda bil nedanför. Johan Nylén höll sig dock koncentrerad och tog hem navmomentet, en prick före undertecknad. Många piloter kände också av den starka vinden och mådde lite "småtjyvens" då de återvände från naven.

Vinden bidrog också till att landningstävlingen blev lite chansartad. Vi landade på stråk 19, vilket i motvinden lätt kan leda till att man hamnar i "plurret", om man inte är koncentrerad. Detta hände som tur var ingen, men att komma ända fram till nollan var besvärligt för många, däribland undertecknad. Bättre lyckades Johan, som därigenom säkrade totalsegern. Nämnas måste också Lars vackra sätt att landa Cuben, vilket drog ner spontana applåder från konkurrerande piloter.

Till nästa år har samtliga piloter fått ett beting, nämligen att ta med sig en extra tävlande var. Ta därför och boka in första helgen i juni år 2000 redan nu. Vi hör av oss!

Mats Warstedt

Resultat:

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Klubb</u>	<u>Nav:</u>	<u>Spaning:</u>	<u>Landning:</u>	<u>Summa:</u>
1	Johan Nylén	Botkyrka FK	78	40	59	147.5
2	Arne Nylén	Botkyrka FK	81	60	65	173.5
3	Claes M Johansson	Stockholms FK	51	120	72	207.0
4	Mats Warstedt	Linköpings FK	99	20	451	344.5
5	Sven Bohlin	Stockholms FK	418	60	46	501.0
6	Harry Johansson	Eskilstuna MFK	216	180	323	557.5
7	Lars Östling	Linköpings FK	369	160	235	646.5
8	Anders Hedborg	Ludvika FK	375	230	220	715.0
9	Anders Hellström	Stockholms FK	156	0	1200	756.0
10	Göran Kaijser	Stockholms FK	478	260	299	887.5
11	Anders Wallerman	Linköpings FK	399	190	1200	1189.0
12	Göran Tropp	Jönköpings FK	810	330	258	1269.0
13	Anders Rogberg	AK Göteborg	888	310	147	1271.5
14	Bo Rydberg	Botkyrka FK	888	250	345	1310.5
15	Roland Olsson	Ludvika FK	1203	170	199	1472.5
16	Leif Höglund	Jönköpings FK	1071	450	84	1563.0
17	Pirjo Westman	Stockholms FK	1839	480	880	2759.0

Aktuella landningstävlingensresultat

GRIPEN 1			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 1999-04-19			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind:			Bana: 29		Tävlingsledare: Seve Barth											
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
5	Lars Östling	IFX	5		15	6		12	4		8	3		9	44	1
7	Seve Barth	IFX	4		12	40		80	-7		28	-2		14	134	2
1	Mats Modorato	KMH	4		12	13		26	21		50	16		48	136	3
2	Nils-Erik Zander	IFX	5		15	30		60	43		90	21		65	230	4
3	Göte Agenhed	IFX	5		15	15		30	<-25		200	17		51	296	5
4	Gaute Thomassen	KMH	5		15	42		90	>45		200	9		27	332	6
8	Per Nilsson	KMH	24		65	<-25		200	>45		200	>45		400	865	7
6	Vilhjalmur M.	KMH	<-25		400	<-25		200	>45		200	>45		400	1200	8

GRIPEN 2			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 1999-05-10			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind:			Bana: 11		Tävlingsledare: Mats Modorato											
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
7	Gaute Thomassen	KEN	-2		14	37		80	8		16	-2		14	124	1
6	Mats Modorato	KMH	1		3	30		60	34		70	7		21	154	2
9	Mats Warstedt	KMH	-18		126	7		14	12		24	14		42	206	3
5	Göte Agenhed	KII	7		21	1		2	>45		200	15		45	268	4
8	Lars Östling	KII	-3		21	-5		20	<-25		200	17		51	292	5
2	Håkan Börjesson	KMH	8	2a	174	<-25		200	19	2a	188	25		65	627	6
1	Anders Wallerman	KII	11		33	<-25		200	-9		36	>45		400	669	7
4	Seve Barth	XIS	-23		165	-21	2e	200	-11	2e	194	44		125	684	8
3	Björn Kullberg	KEN	1		3	<-25		200	>45		200	>45		400	803	9

GRIPEN 3			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 1999-05-31			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind: 260/5			Bana: 29		Tävlingsledare: Tomas Karlsson											
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	KMH	15		45	0		0	3		6	7		21	72	1
5	Seve Barth	KEN	5		15	>45		200	7		14	0		0	229	2
2	Vilhjalmur M.	KEN	8		24	>45		200	>45		200	2		6	430	3
1	Mats Modorato	KMH	26		80	<-25		200	24		50	30	2a	230	560	4
6	Gaute Thomassen	KMH	<-25		400	6		12	>45		200	-3		21	633	5
7	Tomas Karlsson	KMH	-4		28	<-25		200	15		30	>45		400	658	6
4	Anders Wallerman	KEN	21		65	>45		200	-2		8	>45		400	673	7

“Minne för livet-flygningen”

SE-KEN lyfter från bana 11. Det är en tidig lördag morgon i juni. Mycket tidig. Saab-tornet och Östgöta Kontroll sover fortfarande; bara Stockholm är vaken. Jag aktiverar färdplanen och styr mot Borås. I högersits sitter min vän E; det är för hans skull vi flyger, detta ska bli hans dag. I baksitsen sitter en svårt bakfull granne till E; mot ett bidrag motsvarande en Swebus-biljett fick han lift till Borås nu när vi ändå skulle dit. Den bakfulle somnar snabbt, medan E hjälper till med kartan. Ungefär samtidigt stormar en maskerad trupp in i en lägenhet i Borås. Den yrvakna, men fagra, M får exakt fem minuter på sig att packa en väska. Nattlinnet får hon behålla på; kidnapparna kompletterar med flytväst, simfötter samt en cyklop som (med en snusnäsduk inuti) idag får vikariera som ögonbindel. M förs ut till en väntande bil, och kidnapparna talar inte om något annat än segling och hav. Allt är fokuserat på båtar och vatten. SE-KEN landar på Borås/Viared. E pratar i mobiltelefonen. Några minuter senare kör bilen fram. M överlämnas till oss, fortfarande iförd nattlinne, cyklop, flytväst och simfötter. Den bakfulle får skjuts in till sta'n av kidnapparna.



Cyklopen/ögonbindeln tas av, och M kisar mot det vita, blänkande flygplanet i morgonsolen. Sedan tittar hon ner på sina simfötter, och sedan på E och på mig. Hon skrattar. Båtar? Vatten? Njae...

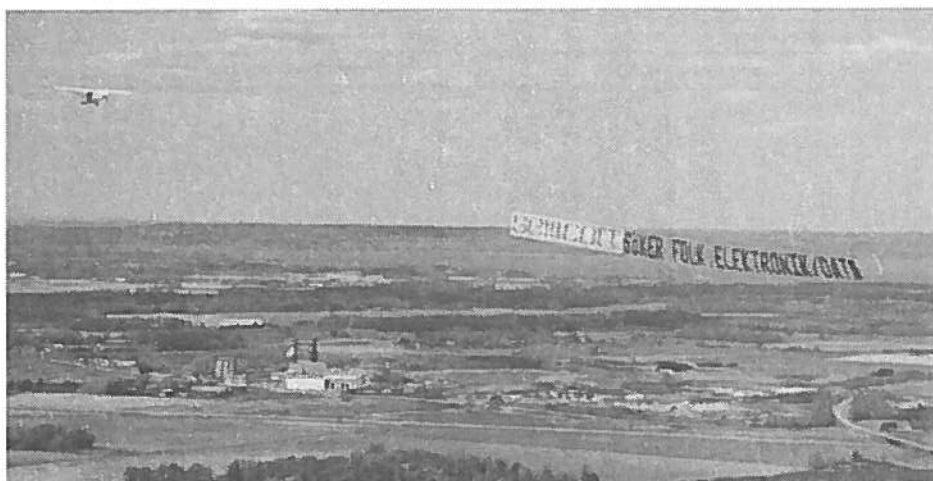
En kvart efter landning är SE-KEN i luften igen. Denna gång är högersitsen tom. E och M sitter i baksätet. De tar av sig headseten, så jag hör inte vad de säger. Hur de ska höra varandra vet jag inte. Men det kanske de inte behöver göra; ibland är ord överflödiga. De röda rosorna byter ägare, och händer söker varandra. Kanske läppar också, men det kan jag förstås inte vara helt säker på. Min uppgift är ju att flyga.

Det blåser en bra medvind, och redan inom en timme är vi tillbaka i Linköping. Vi landar, taxar in och kliver ut. I min flygdagbok noterar jag vad E kallade denna flygning: “minne för livet-flygningen”. Denna sommarmorgon har två förälskade fått varandra.

/Pilot 133

Reklamsläp

Känner du till någon som vill göra reklam för sig? Föreslå reklamsläp och hänvisa till Fred Lundqvist, 070-401 57 14, som säljer dem för Östgötaflygs räkning!



Reklamsläp för Semcon över Linköping, Olov Backarp flyger med KEG