

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Nummer 3 2007

www.lfk.se

Sommaren som gick – LFK-medlemmar berättar



INNEHÅLL

2 Ordförandens spalt

3 Flygchefens spalt

3 Tekniska chefens spalt

4-16 Stort sommarspecial!

Flygvecka i Oshkosh * Klubbutflykt till Västerås * Air-to-air-fotografering * Red Bull Air Race * LFK på SM i konstflyg * Invigning av SE-SIM

Omslagsbilder: Thorleif Gustavsson, Robin von Post, Daniel Asplund

KONTAKTEN

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare
Göran Berséus

Redaktör & layout
Linn Rittmalm-Glimne
0734-200222
linn@linn.nu

Manusstopp för nästa nr:
2007-12-01

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress
Åkerbogatan 12
582 54 Linköping

Hemsida
www.lfk.se

E-post
expedition@lfk.se

Expedition och jour
013-183200

Flygchef
013-183201

Teknisk chef
013-183204

Fax
013-183202

Gironummer
Postgiro 160143-4
Bankgiro 120-0732

Expeditionstider
Vard. 08.00-16.00

Jourtider
Vard. 17.00-mörker
Lör-, sön-, helgdagar:
08.00-mörker

ORDFÖRANDENS SPALT



Så här inne i "halvårsrapporteringen" kan man sammanfatta att LFK har haft ett givande halvår med stor omfattning på tjänsteflyg, utbildning och hyfsat men under budget för medlemsflyg. Beträffande det sistnämnda har onekligen vädret spelat in och det ständiga varannandagsregnandet har säkerligen resulterat i att många avbokningar gjorts på planerade resor. En reflektion är att man dock inte ska underskatta att även göra kortare flygningar som håller en i trim och där man kan passa på och t ex gå igenom "hela Garmin 430 menyn" mm. En verkligt trevlig kortdistansflygning är till kusten och Stegeborg med dess olika vinklingar som berömd historia och inte minst restaurangen i hamnen.

Beträffande tillgänglighet av våra flygplan hade vi en obehaglig puckel med 100 timmarsöversyner i juni och därmed risk för ställda flygplan men tack vare en kraftfull insats från UH sidan av Håkan och Thor m fl klarades den av. Styrelsen och Håkan kommer nu fortsätta det nödvändiga arbetet för att finna en bra långsiktig lösning på UH sidan.

På pilotutrustningssidan vill jag ta upp headsetfrågan. Ärendet är uppe i styrelsen och ett förslag är att alla piloter har eget headset och LFK:s headset används för ev pilotreserv och medpassagerare. Det förutsätts då att en större upphandling kan göras av ett bra standard headset. Detta är en sann långbänksfråga men det är dags att besluta handlingsväg i höst. Frågan kan verka marginell men den har ju både flygsäkerhets och komfortaspekter.

På flygplansidan inget nytt? Jojomän!!

Efter de analyser och utredningar som tidigare gjorts höll styrelsen ett extramöte den 22 augusti. Vid mötet togs ett enhälligt inriktningsbeslut om att gå på DA 40 linjen med dieselmotor och glascockpit. En actionlista med nödvändiga utredningspunkter antogs som innehåller finansiering, prestanda inkl.begränsningar, fpl utbud och utrustningskrav, UH underlag, "långtidslån" mm.

Efter detta har vi träffat en överenskommelse med HC Nilsson, Öst-flyg AB, där LFK har ett speciallån över en månad av en DA 40 från mitten av september. Här ingår även en Garmin 1000 kurs på LFK. Mer om detta på annan plats.

Så skedde simulatorinviingen av SE-SIM i början på september. Med denna är vi först i världen med en myndighetsgodkänd utbildningssimulator baserad på Microsoft Flight Simulator. Som vanligt i flygvärlden har vi provflugit ett bra tag men nu tog LFK det viktiga offentliga steget med en demo och invigning.

Så slutligen riktas ett tack till Anders Wallerman som varit Kontakten redaktör i ett antal år och vi hälsar nya redaktören Linn Rittmalm-Glimne, som började redan förra Kontakten, hjärtligt välkommen.

Göran

FLYGCHEFENS SPALT



När detta läses är vi antagligen i full gång att prova en inhyrd Diamond DA40 - SE-LYO. Du som bokar ett eller flera inflygningspass får då i en och samma maskin tillfälle att samtidigt prova tre nya tekniker - dieselmotor, glaspanel och kompositmaterial - som sannolikt alla tre på sikt kommer att bli allmänt etablerade inom allmänflyget. Vad detta innebär för LFK flygplanpark på kort och lång sikt blir ett självklart diskussionsämne på allmänna klubbmötet den 28 november.

LFK nya unika simulator är nu högtidligen invigd, och i dagarna passeras 100 tim "flygtid" form av IR- och PPL-skolning och annan träning. Hela tiden upptäcker vi instruktörer nya intressanta övningsmoment som lämpar sig bättre i simulatören än i verkligheten, t ex nödlandning fullt ut i terrängen. Även instrumentbortfall kan övas mer realistisk, t ex hur lång tid det tar att upptäcka att vakuumpumpen och därmed vissa gyron lagt av, och hur lång tid det tar att därefter återställa normalt flygläge. Inom kort kommer ett "säkerhetspaket" att utformas, som kommer att erbjudas medlemmarna att genomföra i simulatören.

Den 1 september ersattes större delen av driftsbestämmelserna för privatflyg mm i hittillsvarande BCL-D med nya s k föreskrifter i en publikation som kallas Serie OPS (Operations). Dessa föreskrifter behandlar nästan all flygverksamhet som inte regleras i europeiska JAR-OPS för den tyngre luftfarten. Efter remissbehandling har det inte blivit så stora ändringar i praktiken, men det finns ändå anledning för var och en att läsa igenom de nya driftbestämmelserna t ex på länken <http://www.lfs.luftfartsstyrelsen.se/irisext/>. Bl a har det införts en regel om att man ska medföra dokumentation av sin väderplanering m m för alla flygningar utanför flygplatsens närhet.

En annan nyhet är krav på godkänd utbildning vid roteflygning, som ska vara dokumenterad i flygdagbok. Detta gäller formellt från 1 september 2008 men vi inför regeln redan nu i LFK med tanke på de allvarliga incidenter som inträffat i landet i samband med roteflygning de senaste åren, även kollisioner. Som tidigare meddelats har Magnus Lundell utarbetat en kurs i roteflygning för LFK, som vi hoppas kunna erbjuda medlemmarna runt kommande årsskifte. Om man vill flyga rote innan dess med LFK flygplan kan man få dispens via flygchefen om man anser sig besitta en gedigen erfarenhet av roteflygning.

Som många redan har sett via klubbens e-postlista så är det sedan en tid några nya lokala föreskrifter i AIP för ESSL. I korthet gäller för VFR-flygning:

Om vinden medger, ska start företrädesvis ske bana 11 och landning bana 29. Start bana 29 ska ske vid taxiväg Ivar eller öster därom. Högersväng vid 500 fot QNH. Vid studs o gå bana 11 är tröskeln inflyttad 600 m. Start bana 11 med stängt torn ska ske 600 m in på banan. Lägsta höjd 2000 fot över City gäller även övriga tätorter i kontrollzonen.

De tre första reglerna är för att minska antal överflygningar av Stångebro-området m m.

Sture

TEKNISKA CHEFENS SPALT



Sommaren, liksom semestern har passerat och många av mina flygpass blev, som för många andra, inställda. Jag hade tur med ett flygpass som gick till Visby. Där blev det god mat, sol och bad. Kanske detta blev bästa flygminne för mig sommaren 2007.

Vid 50 timmars service på SE-LCU hittade vi spånor i oljan. Vi beslöt då att byta oljan och rengöra oljefiltret. Flygmaskinen skulle sedan flygas 15 timmar. Därefter kontrollerades oljefiltret igen. Vid denna kontroll så fanns det spånor i filtret och Scan Aviation, som reparerade motorn till oss förra året, kontaktades. Det beslutades att spånorna skulle skickas till dem för analys. Svaret som kom från dem var att flygmaskinen skulle flygas ytterligare 15 timmar och därefter skulle vi kontakta Scan Aviation igen. Det är där vi står nu.

Det händer en del på dieselmotorfronten. Thielert kommer med en 2 liters motor som ska ersätta 1,7 liters motorn. 2 liters motorn har dock samma effekt. Diamond Air har utvecklat en ny motor för sina flygmaskiner från ett Mercedes Benz block. Effekten ska vara 170 hk. Certifieringsprocessen beräknas vara klar i maj 2008.

Cessna och Thielert har inlett ett samarbete och målet torde vara att de ska tillverka en ny Cessna med dieselmotor.

Det är roligt att se att tvättningen av maskinerna äntligen har kommit igång. SE-IUD och SE-KEN har gjorts mycket fina. Dock finns det mera att göra och tvättgruppen är liten och behöver förstärkas. Ett bra sätt att utföra sina jourpoäng är att delta i tvättgruppen.

Klubbens verkstadshandbok och underhållshandbok är nu godkända av Luftfartsstyrelsen och ett exemplar finns att läsa på klubben. Pärmerna står i hyllan vid bokningsdisken.

Planeringen och förberedelserna för de större underhållsarbetena på flygmaskinerna har startat. Dessa kommer att utföras under vintern. Jag har också börjat titta på och beräkna underhållskostnader för eventuella nya flygmaskinstyper. .

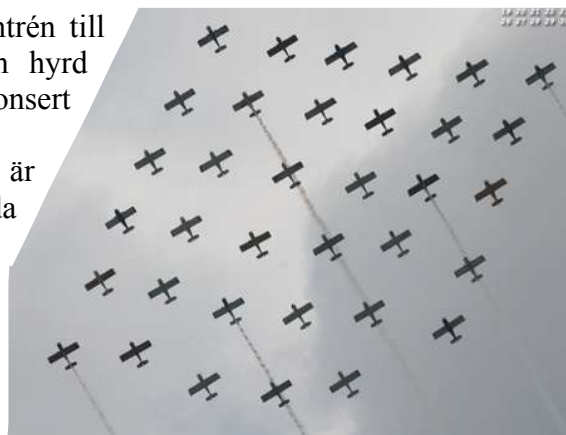
Åkan

KONTAKTEN

En vecka på Oshkosh

Måndagen den 23 juli svänger vi in genom huvudentrén till campingen vid AirVenture Oshkosh, detta med en hyrd husbil, lite irriterade för att vi missar Beach Boys' konsert på grund av försening.

Vilka är då vi och vad är AirVenture Oshkosh? Vi är Thorleif Gustavsson, med äkta hälft Ingrid, båda flygtokiga (kanske mest jag...) som är på USA-semester – varav en vecka ska tillbringas på AirVenture som ligger vid Oshkosh i delstaten Wisconsin i USA, i år 23-29 juli. AirVenture i Oshkosh är en sedan en många år återkommande vecka där flygintresserade från hela världen samlas.



En stor formation Vans RV-6 över Oshkosh

Från början var det mest experimentklassade flygplan på Oshkosh eftersom det var EAA (Experimental Aircraft Association) som startade det hela år 1953 men numera omfattas allt som kan flyga och har med flyg att göra även om experimentklassat och veteranflyg är dominerande.

De siffror jag fått fram kommer från sista numret av Sport Aviation. Det var ca 10 000 flygplan som besökte Wittman Regional Airport som är namnet på EAAs flygfält i Oshkosh - de 10 000 inkluderar 2647 showflygplan, 985 hembyggen, 1014 veteranflygplan, 365 "warbirds", 136 ultralätta flygplan, 117 sjöflyg och 30 rotorflyg – och antalet besökare under veckan beräknas till 560 000 personer varav 1700 från 60 utländska nationer.

Vi har tur och hittar en plats ganska nära huvudentrén och får hjälp av vänliga medcampare att komma på plats, därefter en runda på campingen för att bli bekant med området. Efter en timmes promenad börjar vi förstå hur enormt stor campingen är och ger helt upp hoppet på att hitta bortre delen och återvänder till husbilen för mat.



Lockheed P-38 "Glacier Girl"

Första dagen är, som alla andra dagar, solig och luften surrar redan av diverse flygande ting, först blir det frukost, sedan 10 minuters promenad till huvudentrén där dagens programtidning (en för varje dag, tjock som Östgöta Correspondenten) gör att man börjar förstå hur stort AirVenture är. Börjar med att söka upp Vans monter eftersom jag själv bygger en RV6, där var de flesta av Vans modeller representerade och även en stor del av personalen inklusive bossen själv på plats så frågorna haglade över dem, extra intressant var bland annat att se den nya RV12 som är under utprovning.

När vi nu förstått hur stort det var beslöt vi dela in området i olika dagar för att ej missa alltför mycket. Medan man promenerar mellan olika monstrar och områden på marken pågår olika shower i luften hela tiden, dels demoflygningar, dels avancerad flygning med grupper och enskilda piloter och plan. De flesta kända namnen både från USA samt övriga delar av vårt klot fanns på plats!

Under veckan var det olika jubileer. Bland annat firade Beechcraft 75 år och deras modell Bonanza firade 60 år men när det gäller jubileer var det nog inget som slog US Air Force 60-årsfirande –

KONTAKTEN



P-51 Mustang N451D "Sweet and Lovely" - Oshkosh Grand Champion 2004

deras överflygning i samlade grupper av krigsflygplan från andra världskriget går till historien! Vilka de olika typerna var skulle fordra ett eget kapitel men himlen var full av till exempel P51 Mustang. USAF var även på plats med F-22 Raptor som gjorde en fin uppvisning (eftersom jag är Linköpingsbo och lojal mot Saab säger jag inget mer om det)... Ett annat av USAF:s flygplan på plats var U-2 "Spyplane", det är

inte ofta man kan se det live, även ett flertal av de tunga

transportflygplanen var på plats. Bland alla veteraner från andra världskriget som var där måste jag speciellt nämna Lockheed P-38 Glacier Girl som man i början på 90 talet plockade fram ur Grönlandsisen och nu har i flygande skick (se bild!).

Ska man lämna experimental- och veterandelen var nog utvecklingen inom det som kallas LSA (Light Sport Aircraft) intressantast – flertalet stora tillverkare såsom Cirrus, Cessna och Van's med flera hade modeller under flygutprovning och andra såsom Tecnam, Legend Cub och Remos Aircraft var redan klara med sina modeller. På allmänflygets område var Cirrus, Lancair Columbia och Diamond med flera intressanta. Diamond hade två nya modeller som jag tidigare inte sett – det var DA40XL och DA50 Superstar. På motorsidan fanns också mycket nytt, bland annat Thielerts nya 350 hk starka dieselmotor, annars verkar utvecklingen gå



Stits SkyBaby N5K på EAA-museet.

mot VLJ (Very Light Jet), små och medelstora en- och tvåmotoriga jetflygplan med plats för 4 till 8 passagerare. Det fanns en uppsjö av både kända och okända märken. Vad gäller avionik och instrument fanns det hela fyra hangarer med detta (även verktyg) så det gick åt en hel dag att se! Något annat som man ej ska missa på Oshkosh är besöket på EAA:s museum där även hangaren för Pioneer Airport ligger, det tog oss en dag att gå igenom och det går inte att beskriva med ord – det måste ses! Fredag eftermiddag och kväll var internationella dagar där EAA bjöd in till flaggparad och mat på kvällen, det var 60 flaggor i paraden och undertecknad fick den stora äran att bära den svenska fanan – mycket stiligt!

Det är svårt att sammanfatta en vecka på världens största fly-in – jag har knappt smält upplevelsen själv – men jag hoppas med dessa rader inspirera andra till ett besök som är både lärorikt och spännande men framförallt roligt!

Thorleif Gustavsson

KONTAKTEN

Klubbutflykter sommaren 2007

Tre stycken klubbutflykter var planerade till sommaren 2007. Den första, med 13 anmälda medlemmar, var tänkt att gå till Stegeborg för att prova på deras helgrillade vildsvin som serveras på onsdagar under juli månad. Dock var vädret inte på vår sida och vi tvingades avboka den turen.

Tur nummer två blev dock av. Slutdestinationerna var Västerås två flygfält, Hässlö och Johannisberg. Svepskälet att åka dit var att jämföra bakverken som erbjuds på de båda platserna. 6 personer fördelade på två av klubbens Cadeter samt privatägda Jodelen SE-XED landade med några minuters mellanrum på Hässlö som ligger på den östra sidan av



Västeråsfjärden. Hässlö ingår inte i

landningskortsystemet, men om man besöker Flygföreningen i GA-centret så kan man anteckna sig på en lista och därmed slippa betala avgift. Fältet är öppet dygnet runt och i briefingrummet finns den kod som man behöver för att ta sig tillbaka in i klubbstugan då den är obemannad.

På plats fick vi möjlighet att titta närmare på en DA-42 och en x-klassad Lancair som är baserade på fältet.

Klubbstugan är trivsamt och hembakt fika finns att köpa till självkostnadspris. Det finns även en stor terrass med utsikt över hela flygfältet där man kan sitta studera startande och landande flygetyger. Det hembakta fiket fick betyget MVG från alla lfk:are.

Glada LFK:are minglar på fly-in

Efter ca en timme hade spenderats öster om fjärden startades kärrorna upp och flögs över till den västra sidan där Johannisberg ligger. På Johannisberg huserar Västerås flygklubb och ett stort antal privata kärror. Även där är utbudet av hembakt fika stort och



prisläget är detsamma som på Hässlö, dvs hutlöst billigt. 5 kronor för valfri bulle eller kaka och även här blev betyget MVG och därmed ett rättvist oavgjort mellan de två flygfältens bakverk.

Hemresan bjöd på fantastiska vyer med solnedgång. Det är i de lägena man verkligen njuter av att ha sitt flygcertifikat.

Privatägda SE-XED var ett av flygplanen som följde med på fly-in

KONTAKTEN

Den tredje turen var tänkt att gå till Siljansnäs och deras Kräftstjärtsväng. Här var intresset ganska skralt från medlemmarna. På sätt och vis var det ju tur eftersom vädret inte var speciellt bra på den tänkta hemresedagen, något som ju tyvärr ledde till ett tråkigt haveri.

P-O Marklund



Ytterligare bilder från klubbutflykten. Ovanifrån och ner:

1. DA-42 baserad på Västerås
2. Fredric Malmgren inspekterar en X-klassad Lancair baserad på Västerås
3. Bild, tagen på hemvägen av Fredric Malmgren, som prisbelönades i Corren!

KONTAKTEN

Simulatorinvigningen

Fredagen den 7/9 genomfördes den officiella invigningen av klubbens nya simulator i närvaro av bland annat kommunstyrelsens ordförande Paul Lindvall. Ett 30-tal inbjudna gäster och medlemmar fick höra representanter för LFK, Luftfartsstyrelsen, Microsoft och tillverkaren Sivek berätta om resan som lett fram till godkänd installation på klubben. Ett par trumpetare spelade "Those Magnificent Men in their Flying Machines" och givetvis serverades passande tilltugg och även tårta. Loggboken överlämnades formellt av ordförande Göran



Dagen till ära hade det dukats upp läckerheter på plattan.

Berséus till Sture Bjelkåker och efter talen förflyttade sig alla in i "sim-hallen".

Det blåa bandet klipptes av Paul Lindvall och så bjöds han förstås även på en flygtur i den tillsammans med Olle Backarp. Paul såg väldigt omtumlad och glad ut efter turen och var än mer entusiastisk, kanske en framtida medlem?



Ovan vänster: Paul Lindvall bjuds på en guidad flygtur i SE-SIM av Olle Backarp.

Till höger: Ordförande Göran Berséus överlämnar specialskrivet simulator-certifikat till Paul Lindvall.

mest ska vara i moln, men att i slutet av en inflygning vid minima kunna titta ut och leta efter banljusen i dålig sikt är verkligen något extra. Tack vare att simulatören är uppbyggd runt datorer så är den mycket flexibel och kan i framtiden lätt uppgraderas eller byggas om för att t ex simulera glascockpit med Garmin 1000.

Bengt Bergholm

Simulatören är såvitt man vet den första FNPT1-godkända (Flight - & Navigational Procedures Trainer) baserad på datorspelet Microsoft Flight Simulator. Sivek Simprod 101 eller SE-SIM i pilotmun erbjuder en mycket god omvärldspresentation och passar inte bara för instrumentflygutbildning utan även för vissa inslag i PPL-utbildningen och givetvis även för allmän rekreativ flygning.

För instrumentflygning så ger omvärldspresentationen inte så mycket då man



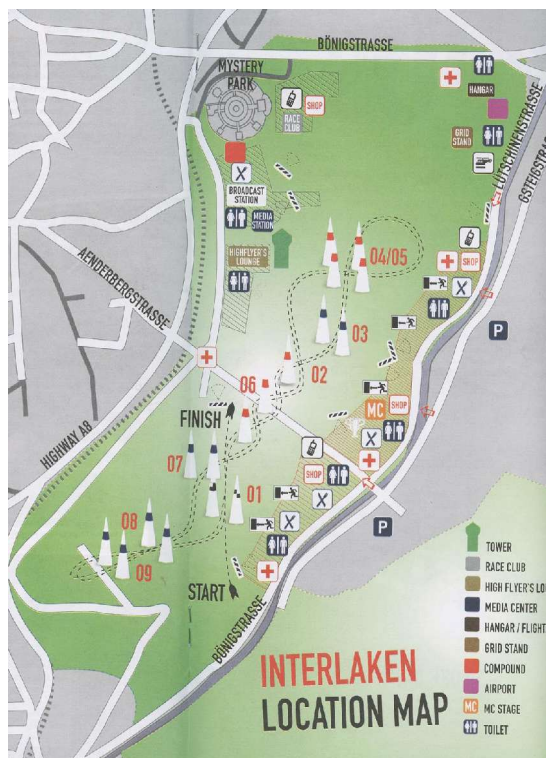
KONTAKTEN

Red Bull Air Race i Interlaken

Red Bull Air Race har väl alla piloter hört talas om. Men det är nog väldigt länge sedan någonting gav flyget så mycket uppmärksamhet från dem som inte flyger. Fast jag måste säga att jag inte själv har hört det pratas mer om flyg till vardags, vare sig om Red Bull Air Race eller om flyg i allmänhet, men så har vi ju hittills inte varit förärade att hålla detta luftens formel-1 i Sverige. Än i alla fall, jag kan inte se något skäl till varför det t.ex. inte skulle kunna hållas i Stockholm, tvärtom.

Jag tror det var i Rio de Janeiro som det var en miljon åskådare vid racet, i Interlaken alldeles nyligen räknades med cirka 60 000 under lördagens kval och 100 000 under söndagens final, men så talar vi här om ett betydligt trängre och svåråtkomligare läge och ett samhälle med 5000 invånare jämfört med 6 miljoner i Rio.

Då jag för ungefär en månad sedan flyttade till Zürich bestämde jag mig tillsammans med en vän att spontant åka och titta på söndagens final. Det är ju inte ofta det äger rum så nära så att man spontant kan göra en dagsutflykt dit. Efter att ha beställt inträdesbiljetter och



Banans racetrack



Efter att banan flugits en gång görs en snabb vändning för en andra runda.

en dyr bilparkering (nästan 180 kr enbart för parkeringen!) under lördagskvällen så var det att hoppa upp tidigt på söndagen för att ge sig av, det hade utfärdats ”varningar” för avsevärda förseningar på både spår (d.v.s. tåg) såväl som väg. Vi gav oss dock iväg så tidigt att det gick smärtfritt hela vägen, endast ett par minuter på slutet när vi skulle nå själva parkeringen var det kö. Cirka klockan 10.00 var vi på plats, kl. 13.00 skulle själva tävlingen börja. Då dagen erbjöd på SKC och därmed strålande väder så var dock ingen plåga att lägga sig i solen och njuta, samt att läsa lite i programmet om deltagare och annat flygskojs.

KONTAKTEN



En bra bit över 30 grader gjorde att man gärna svalkade sig med brandkåens spruta, som fanns fastmonterad till allas förfogande.

”Number three (eller vilket nummer den tävlande nu har) cleared into the track smoke on” och hade man inte redan koll på flygplanen små som flugskitar någonstans långt bort uppe i himlen så började nu sökandet efter rökstrimman som gör att de syns så tydligt. Efter ett kraftigt inledande dyk så kommer de upp i närmare 400 kilometer i timmen under den första delen av banan, det är imponerande! Det var sannerligen något speciellt att stå där som en åskådare till ett vanligt bilrace eller liknande, men nu var det faktiskt flygplan som ven fram 20 meter över marken i 300-400 kilometer i timmen! Banan kördes t.o.r.

två gånger på nästan identiskt vis och tog ungefär 1 minut och 10-15 sekunder för de tävlande att flyga. Efter att den andra

av de startande gjort sitt race startade nästa två tävlanden, därefter kom de två först in och landande, och så satte det igång igen. Den enda paus vi fick var för några flyguppvisningar, 4 kolvmotorkärror, 5 jet, och en helikopter som loopade och gjorde alla möjliga konster i tre skilda flyguppvisningar, samt några fallskärms hoppare, bland annat en som gjorde fritt fall tills han var jag skulle tippa på mellan 50-100 meter över marken utan att överdriva. Ljudnivån på publikens ”ååååh” ökade signifikant på slutet tills hopparen drog sin skärm som på ett ögonblick utlöstes och bromsade ner farten omedelbart. Normalt kan pauser kantas av trista uppvisningar (vid andra sport- eller underhållningsevenemang) då man kan passa på att gå på toaletten eller gå och köpa något att äta eller dricka, men här var det godis hela dagen!

Av de 13 deltagande var det bara två som flyg Extra 300, som ju annars är väldigt vanlig vid avanceflygning. 10 av de 13 flög Edge 540, och en flög MX2.

För er som intresserar er mer för detaljer tipsar jag er att gå in att läsa på www.redbullairrace.com, själv är jag glad att ha varit åskådare en gång. För det mesta när det gäller sportevenemang brukar man se så dåligt på plats jämfört med hemma i tv-soffan, man får helt enkelt njuta av stämningen, men här måste jag säga att jag blev imponerad av närheten till hela evenemanget. Det kanske berodde på att det inte var så gigantiskt stort som det blir i många av de miljonstäder det annars körs.



En av de tävlande på väg i full karriär mot starten, röken gör att man ser banan mycket bra.

KONTAKTEN



Pylonpassering i högsta fart!

Som avslutning, för er som är intresserade av flygning i Europa och Alperna, ni är välkomna att komma och hälsa på, jag kan bjuda på 'Bed and Breakfast' för i alla fall upp till en PA28 eller Mooney här i Zürich. Tyvärr har jag inte hunnit sätta igång med flygandet än här i Zürich, så jag vet inte vilka klubbflygplatser som är att rekommendera, men jag har varit runt lite i Alperna och t.ex. ner kring Medelhavet tidigare så där kanske jag kan komma med något råd.

Text och foto: *Martin Karlsson*

*Red Bull Air Race startades
2003. "Champion" 2006
blev amerikanen Kirby
Chambliss.*

*Den sista tävlingen år 2007
hålls den 3 november i
Perth, Australien.*



KONTAKTEN

LFK på SM i konstflyg i Dala-Järna 2007

Att tävla i konstflyg låter som något ouppnåeligt, något som uppvisningspiloter ägnar sig åt när de inte framför sina imponerande program på en av årets alla flyguppvisningar. Detta är en vanlig missuppfattning som delvis bidragit till att tävlingsformen fortfarande har få aktiva utövare.

Själv kom jag till SM i just Dala-Järna för första gången år 2005. Jag var då nyutexaminerad med min konstflygbehörighet och kände att det vore kul att prova på att tävla. Min inställning till tävlandet präglades av en viss skepsis uppbyggd till stor del av prestationsångest och rädsla över att göra bort sig. Telefonsamtalet till tävlingsledningen var således mer avsett som en informationsinsamling än en tävlingsanmälan. Tävlingsledningen var jättehjälpsam och tillmötesgående och ordnade bland annat ett flygplan åt mig. Som student hade jag nämligen inte råd att flyga dit ett eget flygplan. Hela arrangemanget gav ett opretentiöst intryck som gjorde att mina tvivel upplöstes. Jag bestämde mig för att åka upp.



Linköpings stolthet i förgrunden. Flygplanet i bakgrunden är en Pitts S-2C och flygs av Tobias Holmgren från Norrköping. Tobias är som bekant också medlem och AVA-instruktör i Linköpings flygklubb.

Väl på plats var stämningen mer som på en avslappnad klubbträff än ett svensk mästerskap i konstflyg. Efter en kort genomgång av de relativt okomplicerade reglerna, och ett antal flygkosmetiska tips och tricks senare, hade jag vad som krävdes för att komma iväg på första flygningen.



Bo Sjödin och Lennart Harju på plattan efter en flygning. Lennart Harju flög sin Yak-55a stabilt under hela tävlingen och tog hem segern i Advanced-klassen.

Syftet till att jag delar med mig av mina första intryck av konstflygandet som tävlingsform är att locka fler att faktiskt komma förbi tävlingarna och flyga lite. Allvarligare än så är det inte. Alla är hjärtligt välkomna och parollen "the more the merrier" tycks vara förhärskande.

I Sverige finns det tre klasser beroende på erfarenhet och flygplanstyp. Advanced är vad det låter som, och i denna klass hör flygplan som Su-26, Yak-55 och olika typer av Extra hemma. Många och långa vertikala manövrer kännetecknar denna klass, varför ett motorstarkt flygplan är nödvändigt. Intermediate är betydligt mer lättfluget och här kan man faktiskt flyga med Bellanca om man konserverar energin på ett bra sätt genom programmet. Normalt ser vi dock

KONTAKTEN

flygplan som Pitts S-2 och Extra-230 här. Sportsman är nybörjarklassen i vilken Bellanca Decathlon är det absolut vanligaste flygplanet. En fantastisk flygmaskin som både är billig och skön att flyga.

Så till tävlingen 2007. Flygningarna kom igång klockan tio på förmiddagen. Sportsman inledde och bjöd på många intressanta flygningar, både bra och dåliga. Det märks att piloterna är lite ringrostiga eftersom SM är årets första tävling. Men det gör inget, vi är här för att träna och ha kul!

Varje pilot flyger två flygningar per tävlingsdag. En flygning i Sportsman innehåller cirka tio manövrer som ska genomföras i ett avgränsat område framför domarlinjen. I sportsman är det förbjudet att gå under 1500' och piloterna håller sig i allmänhet betydligt högre än så.

Tävlingen består i allmänhet av två flygdagar. Den första dagen flyger man det kända programmet. Detta program har varit tillgängligt för deltagarna ett antal veckor innan tävlingen. På så vis har man hunnit provflyga, eller åtminstone läsa in sig på, programmet.

Den andra tävlingsdagen flygs de båda okända programmen. Program som tävlingsledningen komponerat ihop och som delges piloterna timmar innan flygningen. "Torrflygning" är alltså en viktig del i den mentala förberedelsen för att ta sig igenom dessa program. I allmänhet rörs resultatlistan om ordentligt efter att de okända programmen är genomförda. Klarar man sig igenom dessa utan att flyga fel manöver har man mycket att hämta. Vi flyger alla bort oss någon gång. Men det hör till. "Det finns piloter som har nollat, och de som ska nolla" som en medtävlande bedyrar skämtsamt.



Själv flög jag fel manöver på det kända programmet och fick min första nolla. Jag trodde att jag kunde programmet utantill och var säker på att nästa manöver var en två-punkts momentroll. Istället var det en Goldfish som ger höga poäng om den utförs rätt. Nästa gång slår jag nog en flukt på programmet som sitter upptejpat på instrumentbrädan. Som vi alla vet blir man genast oförklarligt dum och glömsk när man sätter sig i ett flygplan. Märkligt fenomen...

Joakim Grepe har precis landat efter en flygning i Advanced-klassen. Joakim flög en manöver fel och gestikulerar på ett målande sätt hur detta gick till. Joakim flög annars mycket bra och bjöd på spektakulär flygning med höga belastningar.

Linköpings flygklubb hade i år tre medlemmar på plats. Per Bankvall och undertecknad deltog i Sportsman och Tobias Holmgren i Intermediate. Tobias gjorde en god insats som debutant i Intermediate och slutade fyra. Med både Per och Peter på prispallen i sportsman hoppas vi att vi kan sporra fler LFK-medlemmar att börja flyga AVA. Det finns många på klubben med behörighet. Se nu bara till att komma loss och gå på er första tävling. Ni som ännu inte har behörigheten, se till att boka en lektion av en av våra duktiga AVA-instruktörer.

Peter Sallnäs

KONTAKTEN

Resultat SM 2007 Dala Järna

Advanced		%	
1	Lennart Harju	69.0	Yak-55
2	Joakim Grepe	65.1	Extra 230
3	Anders Olsson	57.2	Yak-55
Intermediate		%	
1	Nils Jönsson	73.9	Extra 230
2	Jörgen Davidsson	69.9	Yak-55
3	Wolfram Meyer	68.6	Extra 230
4	Tobias Holmgren	59.2	Pitts S-2C LFK
5	Dan Kjell	58.5	Extra 230
6	Robert Svedjehammar	47.0	Bellanca
Sportsman		%	
1	Anders Trygg	76.6	Steen Skybolt
2	Peter Sallnäs	68.6	Bellanca LFK
3	Per Bankvall	68.2	Bellanca LFK
4	Christer Gustavsson	66.4	Bellanca
5	Bengt Bössfall	64.1	Bellanca
6	Kent Mattsson	64.0	Bellanca
7	Bo Sjödin	63.4	Yak-52



Anders Trygg är före detta SM-mästare i konstflyg för segelflygplan. I år flög han dock sin Steen Skybolt i Sportsman-klassen för motorflyg. Anders var säkerheten själv och nollade inga manövrer. Som om det inte var nog flög han på en hög nivå tävlingen igenom och tog välförtjänt hem SM-guldet.

Bellanca Decathlon är en vanlig syn på tävlingar i konstflyg. Här syns KLG med vår egen LCU i bakgrunden. KLG är numera hemmahörande på Västerdalarnas flygklubb i Dala-Järna.



KONTAKTEN

Fotoflyg med SE-IFX och SE-LYX

Den 25 augusti företog undertecknad en roteflygning med SE-LYX i syfte att ha roligt samtidigt som det skulle fotograferas. För ändamålet valdes SE-IFX där jag agerade pilot, och som fotograf hade jag i högersits Robin von Post. I SE-LYX satt Tobias Holmgren.

Både jag och Tobias har formell roteflygutbildning, vilket känns oerhört tryggt när man ska ge sig ut och flyga rote – speciellt med två flygplan som är så ojämna i prestanda som C152 och Pitts S2C! Innan vi gick ut till flygplanen hölls en lång genomgång på marken där vi pratade fotovinklar, manövrar som skulle fångas på bild och säkerhet. Väl i luften fick vi en luftbubbla och helt egen frekvens av Östgöta kontroll och det roliga kunde börja!

Text: *Linn Rittmalm-Glimne* Foto: *Robin von Post*



KONTAKTEN

Är du intresserad av att vidareutveckla ditt flygande ?
Flyger du mycket reseflyg ? Då behöver du

Instrumentbehörighet IR – Instrument Rating

LFK inbjuder för 7:e året i rad till teorikurs för IR enligt JAR-FCL,
med start **fredag 19 oktober 2007 kl 13.00** i LFK klubbhus vid Linköping City Airport.

Kursen omfattar 7 långhelger fredag – måndag ca var tredje vecka.
Pris 18500 kr inkl litteratur m m (Oxford, IFR-praktika m m). Momsfritt!

LFK bedriver praktisk IR-utbildning året runt med
- fyra IFR-utrustade PA-28 plus en Mooney M20J
- ny simulator typ FNPT-1, 225-graders visuellt
system med tusentals flygplatser från hela världen
och allväderssimulering

Skicka din intresseanmälan snarast till irkurs@lfk.se eller
per post: Linköpings Flygklubb, Åkerbogatan 2, 58254 Linköping
eller per tel 013-183200 (Mån-fre 8-16)

Närmare upplysningar om kursen lämnas också via
0705-916062 (Sture Bjelkåker, skolchef) eller
013-183201 (Jonna Johansson, stf skolchef, CGI)

Linköpings Flygskola
- *en del av Linköpings Flygklubb*
Innehar FTO - tillstånd SE-004 enligt JAR-FCL

