

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



Nummer 6 1999



J29 på Norrköpings flygdag
på Bråvalla (sid. 11)
(foto: Staffan Jönsson)



Svensk Fastighetsförmedlings
nya reklamsläp över IKEA



Dags att planera
sommarens
klubbutflykter! Planeringsmöte
12 jan. kl. 18:30 (sid. 8)

OBS!

Stor flygträff den 28 januari i
Flygets Hus (sid. 8)

Innehåll:

Ordförandens spalt Hälsningar om verksamheten m.m. (Sid. 3)	Flygchefen har ordet Sture om JAR-FCL m.m. (Sid. 3)	Jour och arbetsplikt Gunnar om arbetsplikten 1999 och för 2000. (Sid. 4)
Stationstjänstens meddelar Peter om tankningscarnet m.m. (Sid. 5)	LuFF-spalten Johan om verksamheten i LuFF samt vinterns flygträff m.m. (Sid. 5)	Sammandrag från alla klubbmedlemmar (Sid. 6)
Planerade aktiviteter för 2000 Kalender med klubbaktiviteter (Sid. 7)	Resereportage - en helg i Köpenhamn Några LuFFare berättar (Sid. 10)	Flygdag på Bråvalla Norrköpings FK arrangerade flygdag på Bråvalla i augusti (Sid. 11)
Historien bakom Decathlon Artikelserie om historien bakom modellen Decathlon (Sid. 12)	Tvålingskalender 2000 Kalender över planerade tvålingar (Sid. 15)	Tvålingsresultat Resultaten från Nattugglan 3 & 4 (Sid. 16)
		...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. 1 år 2000): 5/2

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 6

Här kommer nu årets sista Kontakten efter en årgång tämligen välmatad med verkligt läsvärda resereportage, jippon, anekdoter och annat. Jag tror att det inte bara beror på den fina sommaren att många har skrivit utan tycker mig ana att intresset för att skriva har ökat i allmänhet. Nästa år, som ju är "flygets år", siktar vi gemensamt mot att göra Kontakten till den mest välfyllda årgången hittills!

Lägg märke till annonsen på baksidan. Hotell Söderköpings Brunn har valt att annonsera hos oss, och eftersom Kontakten sprids till så många med skiftande intressen och yrken torde Kontakten vara en bra plats för en annons. Jag siktar på att utöka antalet annonser något, tack vare Fred som skaffar annonsörerna. Jag hoppas även att alla vi medlemmar tipsar om möjligheten för presumtiva kunder!

Missa inte heller inbjudan till flygträffen samt kallelsen till reseflygmötet på mittuppslaget. Dessa aktiviteter är början på nästa års flygsäsong! Flygchefens spalt om JAR-FCL bör heller inte missas. Ingenting bör missas vid närmare eftertanke...

Planerade manusstopp 2000 för Kontakten är:

5/2, 1/4, 27/5, 5/8, 30/9, 25/11 - alla lördagar.

Trevlig läsning!

Anders W, redaktör



Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Björn Recén	50 år	11 dec.
Arne Kjellström	80 år	25 dec.
Håkan Johansson	30 år	1 jan.
Ulf Carlsson	40 år	16 jan.
Björn Rahn	30 år	30 jan.
Jan Rosberg	30 år	2 feb.
Joakim Andersson	30 år	14 feb.



God Jul!



Önskar styrelsen

Ordförandens spalt



Nu har vi kommit in i december och verksamhetsåret börjar lida mot sitt slut. Året 1999 har i huvudsak varit mycket lyckosamt för klubben. Flygningarna har som vi uppmärksammat tidigare gått mycket bra. Antalet medlemmar är nu uppe i rekordhöga 414 st. Det stora intresset för våra kurser och samarbetet med LuFF gör att vi har en bra tillströmning av framtida piloter. Skolningen fungerar mycket bra och tillgången till våra flygplan har varit bra. Klubben har nått fina tävlingsresultat och vi har en hel del lovande tävlingspiloter på gång. Vi har haft ett bra sam-

arbete med FFK och brandflyget har varit omfattande. Marknadsföring och reklamgruppen har nått bra resultat och en hel del reklamflyg har genomförts i Östgötaflygs regi. Reseflyget har bidragit till många oförglömliga minnen för piloter och anhöriga. Flygvädret har varit strålande. Listan kan göras längre, det är bara några axplock av den omfattande verksamhet som klubben genomfört under året.

Det enda smolket i glädjebägaren är naturligtvis "Decathlon-affären". Vi har dock goda förhoppningar att få flygplanet i luften innan den mest intensiva delen av säsongen år 2000 börjar.

Vi får dock inte slå oss till ro med detta. För framtida investeringar, bland annat förnyelse av vår flygplansflotta, så måste vi på något sätt skaffa oss inkomster utöver vad uthyrningen och skolverksamheten ger. Ett naturligt sätt för en flygklubb är att anordna flygdagar. Vi har undersökt möjligheten under året, dock har vi hittills inte hittat ett sätt att räkna hem ett sådant arrangemang på Saab-fältet. Vi ger inte upp och fortsätter och försöker att hitta ett sätt för att kunna genomföra en flygdag, dock inte år 2000. Styrelsen uppmanar samtidigt samtliga medlemmar att utnyttja sin kreativitet och komma med goda idéer i sammanhanget, eller andra idéer till arrangemang som kan ge extra medel till klubben!

I förra numret så gick vi ut med en uppmaning till medlemmar som har skulder till klubben att betala dessa så fort som möjligt. Det fick bra verkan dock kvarstår en del personer på den svarta listan.

Avslutningsvis det är många som gjort förtjänstfulla insatser under året, inget nämnd och ingen glömd.

Ett hjärtligt tack!

God Jul och Gott Nytt Flygår 2000!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Flygåret 1999 är snart slut, för första gången på flera år hamnar flygtidsuttaget över budget och är nu tillbaka på 1995 års nivå. Och detta trots att vi sålt 2 flygplan och att det nyinköpta planet "fick förhinder". De främsta orsakerna till det ökande flygandet är det ovanligt fina flygvädret samt förbättrad flyglärartillgång. Tack till Jörgen och Jonna som fått god fart på A-skolningen.

Vid årskiftet träder JAR-FCL äntligen i kraft och blir BCL-C 9.1. I dagarna lämnar LFK in en ansökan om att bli en godkänd

flygskola (FTO) i det nya systemet och det tillståndet är förhoppningsvis klart till A-kursstarten i mitten av mars. Vi söker också om IFR-utbildning (IR) och vissa instruktörsutbildningar. Avancerad flygning berörs inte utan fortsätter som förut.

Alla medlemmar som har gällande certifikat behöver INTE byta ut dessa till JAA-certifikat, såvida man inte ska arbeta som yrkespilot i annat europeiskt land. Alla FÖRNYELSER efter 2000-01-01 kommer dock att ske enligt JAR, även för nationella certifikat. Begreppet PFT ersätts av PC (Proficiency Check) och en ny variant som kallas "flygträning".

Förnyelse av din klassbehörighet på 1-motoriga flygplan enligt JAR-FCL ska göras senast när Du skulle ha gjort PFT enligt

gamla systemet. Förnyelsen sker pappersmässigt hos en PC-kontrollant, oavsett om Du behöver göra PC eller ej.

OBS. Du som skulle ha gjort PFT enligt gamla systemet i januari eller februari 2000 bör försöka göra detta redan nu i december, eftersom det sannolikt blir stor brist på PC-kontrollanter i början av året. LFK har inte hunnit med att checka ut de nya kontrollanterna, bland vilka undertecknad och Jörgen återfinns.

PC behöver Du göra som A-certare om Du inte flyger 12 tim den sista 12-månadersperioden före nästa förnyelse. Annars räcker det med 1 tim "flygträning" med flyglärare. Denna träning kan med fördel kombineras med typutbildning eller annan skolning. Du som har IFR-bevis måste dock göra PC varje 12-månadersperiod. Ring snarast till LFK om Du vill göra PFT nu före nyår.

Separat från ovanstående förnyar Du din medicinska "behörighet" hos en flygläkare, som utfärdar ett "medicinskt intyg" som alltid måste vara gällande när Du flyger. Det medicinska intyget skaffar Du innan ditt nuvarande certifikat förfaller.

Allt detta lär förklaras i en skrivelse från LFK nu i december till alla certifikatinnehavare. Om det är något som är oklart, ring gärna mig på 013-183201 eller 070-5916062.

Peter Hellström och Harri Larsson gratuleras till sina nya A-cert.

Gott Nytt Flygår 2000 !

Sture B

Jour och arbetsplikt 1999 och år 2000

Dags att summera jouråret 1999 och blicka framåt år 2000...

Under året infördes några förändringar av reglerna gällande arbetsplikten i LFK. De två huvudförändringarna var att:

- 1 mars infördes som brytdatum då alla medlemmar senast skulle meddela hur de avsåg utföra sin arbetsplikt.
- Alla flygande medlemmar skall utföra full arbetsplikt (6 poäng).

Se Matrikeln för fullständiga regler.

Dessutom skapades 6 arbetsgrupper:

- Stationstjänst (hus & anläggningar).
- Marknadsföring
- Klubbverksamhet
- Tävlingsverksamhet
- Publikationer/Manualer
- Flygmateriel

Resultatet är glädjande, speciellt för jourverksamheten som var fulltecknad redan 1 mars. Flera av arbetsgrupperna har varit mycket aktiva, medans andra behövt året för att få fart.

Flygmaterielgruppen blev utan ledare snart efter start och andra anledningar gjorde att den ej fick upp fart därefter. En "resurs-pool" inrättades också med de personer som 1 mars ej meddelat vad de avsåg göra och ej kunde tilldelas uppgift omedelbart. Denna grupp har bl a hjälpt till på öppet hus.

Jag kan dra en tydlig slutsats av detta år och tidigare erfarenheter, att de flesta vill hjälpa till i klubben och ej "betala bort" arbetsplikten. Tidigare år har ett antal medlemmar betalat i slutändan för de "ej kommit till skott", i år var det försvinnande få som betalade de 200 kronor per poäng som det kostar.

Redovisning av arbetsplikt

Redovisning av arbetsplikten skall ske senast 14/1. Blankett bifogas denna Kontakten. Ni som skall betala för ej fullgjorda poäng, se till att motsvarande summa finns på ert pilotkonto!

År 2000...

Inga förändringar i reglerna planeras.

På allmänna klubbmötet presenterades "pärmerna"... som inte bara innehåller sedvanliga jourlistor utan även möjlighet att boka plats i arbetsgrupp. Pärmerna finns nu på klubben – först till kvarn, innan 1/3! OBSERVERA att ALLA medlemmar skall i denna pärm meddela vad de avser göra, även om de avser betala.

Jodå, vi gör en kontroll av vilka som inte flugit på länge och vilka som inte bor i Östangötland (undantagna från arbetsplikt), men det underlättar mycket om ni ändå skriver upp er i pärmerna eller skickar in eventuell dispensansökan innan 1/3, t ex på jourredovisningsblanketten i detta nummer av Kontakten. I fallet med flygtid kan vi ju inte veta om ni haft ett uppehåll 1/1-1/3 och vid ett flertal tillfällen har medlemmar flyttat utan att ange ny adress vilket gör att den kontrollen ej heller är vattentät, så hjälp oss för att vara säkra på att få det rätt.

Medlemmar i arbetsgrupper 1999 har i många fall fått stå kvar i gruppen. Vad gäller Flygmaterielgruppen görs en nystart med LUFF som ansvariga. Ingen skugga över 1999 års medlemmar dock, det felade på annan nivå!

Ring mig gärna om ni har frågor eller synpunkter. Jag önskar alla en helkyl flygjul!

Jouransvarig Gunnar Frisk

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

Fax: 0708-292619

E-mail: gunnar.frisk@lfv.se



Gunnar presenterar arbetsplikten på allmänna klubbmötet

Stationstjänsten meddelar

Kära medlemmar,

När det gäller Carnetkortet som finns i resp. flygplan så förhåller det sig på följande vis:

De olika bensinbolagen kommer under nästa säsong att bestycka en del av sina tankanläggningar med kortläsare. Detta betyder att man ska kunna tanka kärran utan att stationen är bemannad.

STATOIL har idag ingen kortläsare på någon av sina tankanläggningar, dvs bemanning för tankning krävs i dagsläget.

BP har kortläsare på Bromma och i Arvidsjaur, bra spridning geografiskt vilket ger ett bra medelvärde....

SHELL har kortläsare i Visby, Luleå samt Kiruna. I början av nästa år (läs Mars) så kommer Linköpings flygplats, dvs LFK att erhålla en kortläsare.

Samtliga bolag kommer att nyttja samma systemfunktion, dvs samma princip, enligt uppgift från resp. bolag.

Systemfunktionen innebär att koden inte finns på kortet utan finns i kortläsarsystemet. Alltså, när kortet kommer till resp. flygplats kortläsare för första gången så har man chansen att bestämma koden. Därför ska vi enas om en kod för alla kort. Denna kod kommer att finnas på expeditionen samt även inskriven på insidan av pärmen i loggboken för resp flygplan.

Med förhoppning om att vi ska lyckas med detta konststycke.

Stationstjänsten, Peter Sjöström



Nu har till slut vintern kommit till Linköping. Kanske blir det inte lika många flygturer nu som på sommaren, vädret är ju inte alltid med oss så här års. Men höjer sig molnmassorna något över östgötslätterna dröjer det inte länge innan man hör klubbmaskinerna surra nere på klubben! Vinterflygning är ju fantastiskt!

I LuFF rullar verksamheten på för fullt! Vår organisation fungerar väldigt bra och jag tror LuFFarna är nöjda med det uppdelade arbetet. Ett stort arbete som vi genomför nu är rekrytering av sponsorer. Förhoppningen är att vi ska inleda ett samarbete med ett eller ett par företag som är intresserade av vår verksamhet och våra medlemmar. Vi har mycket att erbjuda dessa företag och vi hoppas på att kunna få ekonomisk hjälp i en del projekt som vi arbetar med.

LuFF kommer att anordna många aktiviteter under vårterminen och den första går av stapeln den 28 januari 2000 i flygets hus. LuFF har äran att få inbjuda alla LFKare till Linköpings Flygträff 2000 vilket kommer att bli årtusendets första riktiga flygträff i Linköping där såväl motor-

flygare, segelflygare, fallskärmshoppare och övriga flygintresserade kommer att närvara! LuFF är arrangör för denna tillställning och vi kommer att göra allt för att detta ska bli en underbart trivsamt kväll. Kvällen kommer att vara till för alla nämnda parter, såväl unga som gamla, tjejer som killar! Ta med dig anhöriga som tycker det här med flyg verkar intressant! Alla flygintresserade med anknytning till flygklubbarna på något sätt är välkomna! Redan nu kan vi avslöja att ett eller två intressanta föredrag kommer att hållas samt att en middag kommer att avnjutas. En "FlygPub" kommer sedan att vara öppen under senare delen av kvällen. Se till att skriva upp dig på anmälningsblanketten i LFKs klubbstuga så du kan vara med på detta evenemang! Titta även i den separata annonsen i detta nummer av Kontakten, hur du kan anmäla dig på andra sätt. Priset är i skrivande stund inte fastställt, men kommer att annonseras så snart det blir känt på LFKs och LuFFs hemsida samt i klubbstugan.

LuFF har fått en egen anslagstavla i det mest befolkade huset på campus! På denna anslagstavla ska vi sätta upp information om föreningen och vår verksamhet. Detta blir en perfekt reklampelare för såväl LuFF som LFK! Anslagstavlan finns i C-husets T-korridor om du har vägarna förbi...

Trots det dystra vädret har några LuFFare varit ute och rest med LFK-kärrorna. Den första resan gick till Malmö där några av oss hälsade på studenter på trafikledarhögskolan på Sturup. Vi hann med, förutom en enormt trevlig vistelse i Malmö, att diskutera vårt kommande studiebesök på skolan. Den andra resan som gjordes var till Köpenhamn där några LuFFare vistades under en helg.

LuFF fortsätter att planera aktiviteter för år 2000 och vi har en lång lista att beta av. Förhoppningen är att vi ska kunna göra många aktiviteter tillsammans med LFK. LuFF har också antagit uppgiften att sköta flygplansunderhåll genom att ansluta oss till den flygtekniska arbetsgruppen. Vi har även inlett ett samarbete med marknadsföringsgruppen i LFK.

Flyg säkert!

God jul på er alla!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

Epost: ordf@luff.studorg.liu.se

LuFFs hemsida:

<http://www.studorg.liu.se/luff/>

Telefon: 013 - 12 47 12

Sammandrag från allmänna klubbmötet

Onsdagen den 24/11 hölls LFK:s allmänna klubbmöte på Flygets Hus. Mötet samlade 30-talet medlemmar.

Ordföranden Håkan Börjesson öppnade mötet och hälsade samtliga välkomna.

Håkan redogjorde därefter för verksamheten inom flygklubben för 1999 så här långt. Det har varit ett bra flygår. Flygtidsuttaget kommer troligtvis att bli större än 3200 timmar vilket är en markant ökning jämfört med de senaste åren. Flygplanparken har förändrats, MFI-9 och MFI-15 har sålts och en Super Decathlon har beställts. Vi har byggt en ny hangar. Reseflygningar, tävlingar, klubbkvällar, öppet hus har genomförts. Det är full fart på A- och I-skolningen och två nya flyglärare, Jörgen och Jonna, tjänstgör på klubben. Klubbens ekonomi är fortfarande god. Antalet medlemmar är nu uppe i rekordhöga 414 st.

Håkan redogjorde även för händelseutvecklingen ifråga om Decathlonaffären sedan förra allmänna klubbmötet.

Verksamheten för respektive verksamhetsområde under 1999 samt planerna för 2000 genomgicks. En kort sammanfattning ges nedan.

Stationstjänsten: En ny bränsleanläggning har installerats under året. Dessutom har en ny hangar byggts. Jourtjänsten och flera av de bildade arbetsgrupperna har fungerat bra under året. Beträffande jourtjänsten kommer det inte att bli några regeländringar till nästa år. Arbetsgrupperna kommer att fortsätta och någon/några nya arbetsgrupper kommer att startas upp. Nya ideer välkomnades.

Kursverksamheten: Det gamla skoltillståndet skall ersättas av ett FTO-tillstånd. De som behöver göra PFT i början av 2000 rekommenderades att göra det under 1999 istället eftersom det kommer att ta tid att checka ut PC-kontrollanter. Ett stort antal elever

håller för närvarande på med utbildningar på klubben. Ambitionen är att vi skall fortsätta med minst lika mycket kursverksamhet under 2000 som tidigare.

Klubbverksamheten: De arrangemang som genomförts under året har bland annat varit reseflygningar, onsdagsträffar, hangarfester (vår och höst), och öppet hus. Dessa verksamheter återkommer även nästa år. Nytt för nästa år blir att LuFF kommer att stå för arrangerandet av en vinterfest i januari.

Marknadsföring/reklam: Under året har en marknadsföringsgrupp arbetat aktivt. Såväl tidnings- som TV4-reportage har gjorts. Radioreklam och annonser inför kursstart och öppet hus har publicerats. Reklamsläp har flugits, ett Rotaryföredrag har tagits fram och Cuben har visats upp på universitetet. Flera intresserade medlemmar till marknadsföringsgruppen efterlystes inför 2000.

Tävlingsverksamheten: Klubbmästerskapet, Safaritävlingen, Gripen-tävlingarna och Nattugglorna (återstår två deltävlingar) har genomförts med stort deltagande och bra resultat. Flera klubbmedlemmar har även presterat bra resultat i flera nationella tävlingar. Tävlingsprogrammet för nästa år presenterades. Nästa år kommer VM i precisionsflygning att genomföras i Sverige (Västerås).

Flyg- och skolverksamheten: Det råder nu en klart positiv trend. Både flyg- och skolverksamheten går bra. Cadetterna, Archarna, Cessnan och Cuben har samtliga flugits mer än under förra året. Det är många elever som genomgår utbildning. Utöver detta genomförs introduktionskurser och PFT-kurser kontinuerligt.

Östgötaflyg: Under året har verksamheter i form av Reklamsläp-flygning, fotoflygning, rundflyg och skogsinventering genomförts. Dessa verksamheter kommer att fortsätta även under nästa år.

Budgeten för år 2000 presenterades på mötet. Budgeten bygger på en flygtidsproduktion på 3400 timmar.

Det beslutades på mötet att medlemsavgifterna för år 2000 kommer att bli oförändrade jämfört med 1999.

Ett fullständigt protokoll från allmänna klubbmötet kommer inom kort att finnas tillgängligt på flygklubben.

Tyvärr uteblev det annonserade föredraget beroende på återbud från föredragshållaren.

Tomas Karlsson sekr LFK



Jourpärmerna är populär på klubbmötet



Som vanligt bjöds det på landgång efter mötet



Planerade aktiviteter år 2000

Intresserad av minisemester med klubbflygplan

Onsdagen den 12 januari klockan 18,30 är dag för första planeringsmöte inför sommarens reseflyg. Alla intresserade kom till mötet så vi kan diskutera lämpliga rese mål.

Intresserad av fest

Fredagen den 16 juni klockan 19,00 är det tid för vårfesten, vad vi kommer att förtära samt vad programmet i övrigt blir kommer att redogöras i kontakten och på anslagstavlan där även anmälningslista kommer att finnas.

Vi tar tacksamt emot förslag till inslag i programmet.

Öppet hus

Lördagen den 2 september arrangerar LFK det vi kallar Öppet hus på Linköping Flygklubb. Då kommer klubbens flygplan att visas och vi kommer att arrangera rundflyg och spaka själv, utöver detta avser vi om möjligt inbjuda andra piloter att komma och gästa oss med sina flygplan.

Vi kommer även i år att försöka övertala Linköpings Fallskärmsklubb och Linköpings Segelflygsklubb med flera att delta.

Givetvis kommer förtäring såsom hamburgare, varmkorv mm att erbjudas.

Som ni förstår kommer det behövas mycket aktivitet från oss medlemmar för att klara av detta så ring gärna mig om ni vill hjälpa till och om någon har en idé till programinslag hör av er.

Fest igen

Torsdagen den 5 oktober klockan 19,00 är dag för vår Hangarfest. Vad som kommer att serveras redogörs senare i Kontakten.

Träffar

Onsdagskvällar har vi fortfarande som tidpunkt för spontana träffar då kortare utflykter med våra flygplan kan planeras eller bara för att umgås och ha trevligt.

Detta är vad som har planerats i nuläget november 99, men det måste finnas många andra klubbmedlemmar med friska förslag, det är från dessa vi behöver hjälp så att klubbaktiviteterna passar alla, så hör av er till

Thorleif G kväll 159766 dag 154024 **Tobbe P** 161695, **Timothy J** 148009.

Var rädd om er Thorleif

Arne Kjellström 80 år

Den 25 dec. fyller "Kjellis" 80 år. Arne har varit med i flygklubben och Östgötaflyg sedan mitten av 40-talet som mekaniker, flyglärare, rundflygare, kraftledningsinspektör och annat. Utanför klubben har han bl.a. flugit helikopter i armén. Detta har gjort Arne till en av Sveriges mest kända flygare, och en av världens mest erfarna Cub-piloter. Arne är också hedersmedlem i klubben sedan lång tid tillbaka.

Arne förgyller ofta kvällarna på klubben med sin närvaro och det hoppas vi att han skall göra länge än!

Grattis, Arne!





SE-HIT!



LuFF arrangerar Linköpings Flygträff 2000!

Härmed inbjudes alla LFKare (och anhöriga) till Linköpings Flygträff 2000 som äger rum fredagen den 28 januari 2000 klockan 18.30 i Flygets Hus. Kvällen kommer bland annat att bjuda på:

- Intressant flygföreläsning
- God middag
- Flygpub

Detta blir årtusendets första riktiga flygträff i Linköping där motorflygare, segelflygare och fallskärmsbäddare (samt alla övriga förstås!) kommer att närvara. Varje flygklubb kommer dessutom att presentera sin verksamhet lite kort (om skolning bl.a.) så detta är även ett utmärkt tillfälle för de som vill veta lite mer om vad det finns för flygmöjligheter i Linköping. Vi hoppas att så många som möjligt kan komma till vad som vi hoppas blir en oförglömlig kväll! Alla är givetvis inbjudna: tjejer, killar, damer, herrar, gumor och gubbar!

Anmälan till denna kväll görs antingen i klubbstugan (på anslagstavlan) eller via e-post till luff@studorg.liu.se. Priset för tillställningen är vid skrivande stund inte fastställt men vi kommer att annonsera detta på såväl anslagstavlan som hemsidan. På hemsidan hittar du även allt annat du behöver veta om denna kväll samt en vägbeskrivning till Flygets Hus. LuFFs hemsidaadress är: <http://www.studorg.liu.se/luff/>

Missa inte detta!

Januarijour

Det finns flera jourtillfällen i januari som behöver besättas! Anteckna dig i jourpärmen!

EFTERLYSNING

Du som har lånat klubbens gemensamma nyckel till Flygets Hus kan väl vara snäll och lämna tillbaka den. Lämna den till personalen på flygklubben eller häng tillbaka den i nyckelskåpet på klubben.

Styrelsen

“Ny” video på klubben

Videon från flygdagen 1983 som efterlystes i Kontakten nummer 3 har återfunnits och en kopia av den finns nu på hyllan under TV:n på klubben. Rekommenderas för er som inte sett den.

Planeringsmöte inför sommarens reseflyg

Onsdagen den 12 januari klockan 18,30 är dag för första planeringsmöte inför sommarens reseflyg. Alla intresserade kom till mötet så vi kan diskutera lämpliga resmål.

Förra sommarens klubbutflykter blev mycket lyckade vilket bådade gott inför nästa sommar. Även denna sommar kommer storfixarna Mats och Thorleif hålla i trådarna, och detta första planeringsmöte är chansen för alla som vill åka med att föreslå resmål. Särskilt uppmanas nya medlemmar att följa med då det är en kanonchans att lära känna andra medlemmar. Tänk också på att det går bra att ta med släkt och vänner.



Väl mött inför sommarens flygäventyr!



Förra sommarens reseflyg: KMH, KIT och IUD i Tallinn

Öar som resmål

Den fina sommaren i år gjorde antagligen att statistiken för ö-trafiken blev imponerande. En hastig genomgång av loggböckerna gav betr. antal flygningar följande tabell.

SE-	KEN	KII	KMH	IUD	KIT	IFX	KEG	Σ
Gotland	7	5	8	10	18			48
Visings	7		2	5	9	4	8	35
land	2	1	1	2	6	2		15
land	1	5	4	1	1			11
Dag		1	1	1	1			4
sel		1		2				3
Run				1				1
Σ	17	13	16	22	35	6	8	117

Jämfört med i fjol gjordes med IUD och KII tillsammans 17 flygningar till Gotland.

Pilot nr. 589/EP



KMH, KIT och IUD på Dagö i somras

På gång i LFK

Planeringsmöte för sommars reseflyg 12 jan.

Alla intresserade välkomna!
Chansen att påverka var vi skall åka!

Flygträff i Flygets Hus 28 jan.

LuFF arrangerar stor flygfest för alla flygintresserade!

Mörkerträning 31 jan.

Nattugglan 1 7 feb.

Nattugglan 2 21 feb.

Nattugglan 3 6 mars

Gripen 1 25 april

KM 6 maj

Gripen 2 8 maj

Safaritävlingen 20 maj

Gripen 3 29 maj

Gripen 4 13 juni

Vårfest 16 juni

Senaste utgåvan av på gång-listan finns alltid bland klubbens hemsidor!



Nytt reklamsläp

Svensk Fastighetsförmedling har låtit tillverka ett rejält stort reklamsläp med sin logotyp på. Bilderna kommer från provturen med släpet.

Förhoppningsvis skall Svensk Fastighetsförmedling anlita Östgötaflyg för många uppdrag med släpet framöver.



Resereportage – En helg i Köpenhamn 20-21 november 1999

- Aj då, var min första tanke då jag på kvällen innan vi skulle ge oss av såg vad jag inte såg.

Det var vid sextiden på fredagskvällen den 20 november som jag upptäckte att det ena av de två flygplan som vi skulle använda för helgens Köpenhamnstripp inte stod där det borde; i flygklubbens hangar. Jag hade åkt till klubben kvällen innan avresan för att kontrollera så att allt stod rätt till med flygmaskinerna. Det ena planet SE-KIT såg ut att vara i toppform men döm av min förvåning när jag noterade att den andra kärran SE-IUD av någon mystisk anledning var kvarglömd eller borttappad i Norrköping. Vi lyckades dock, med lite möda och stor hjälpsamhet från LFFK:s flygchef Sture och från Ida som glatt skjutsade mig till Norrköping, tryggt få ner planet på Moder Jord i Linköping innan flygplatsen stängde. Jag och Emil, vi som skulle sköta själva flygandet under helgen, ägnade sedan återstoden av dygnet åt planering av resan. Detta är oftast inte så omfattande om man bara skall flyga inom Norden, planeringen är emellertid en viktig del av all flygning och skall göras noggrant. Allt verkade vara i sin ordning och vädret verkade ju bli riktigt hyfsat, ett svagt högtryck skulle passera södra Sverige och Danmark under helgen.

Då bränslepriset är det dubbla i Danmark planerade vi att göra en strategisk mellanlandning i Ängelholm för att tanka varefter vi skulle lämna mot vår destination Roskilde som ligger 35 km väster om Köpenhamn.

Lördag

En alltid lika morgonpigg Martin träffar en dito Emil på flygklubben vid sjutiden. Vi avhandlar de vanliga bestyren som att kontrollera flygplan och väder.

Vädret kan ofta ställa till en del problem under årets mörkare och kallare månader. Inte sällan är det risk för is däruppe och då är det vanligen bara att lägga ner de resplaner man eventuellt hade. Denna morgon hade vi tur; prognosen visade på 30 knops medvind och gav inga indikationer på isbildning. De moln som fanns här och var skulle inte heller vålla några problem då molnbas och siktvärden väl uppfyllde våra krav vid såväl Ängelholm som Roskilde.

Det finns dock positiva sidor av instrumentflygning under vintern, molnen brukar bara vara tunna skikt och ovan dessa väntar oftast en behaglig och mycket vacker "on top" flygning. Luften är helt klar

och ett par tusen fot under flygplanet ses en oändlig matta av släta, sockervadslänkande stratusmoln som sakta flyter bakåt.

Vårt resesällskap, även de LuFFare och teknologer från LiTH, anlände klockan åtta. "Då drar vi", fastslog vi. Vi gick in i moln ganska snart efter starten men vid fyratusen fots höjd började man känna det intensiva ljuset som skvallrar om att man snart är ovan moln. Härligt! Vi fortsatte på flygnivå 60 (6000 fot) med en enastående vy och en groundspeed på över 140 knop mot Ängelholm.

Vid tiotiden landade vi på Roskildes flygplats varefter vi åkte tåg till de mer centralt belägna delarna av Köpenhamn. Efter checkningen på budgethotellet (läs studentvänliga hotellet) gjordes stan. Givetvis sysselsatte vi oss med diverse "danska" aktiviteter som att besöka ströget, kaka onyttig mat samt att dricka öl och Gammeldansk. Vi såg till att ha det bra helt enkelt. På kvällen hittade vi "Copenhagen Jazzclub", en klubb som hade lika lite med Jazz att göra som systarna Graaf har med nobelpriset att göra. På Copenhagen Jazzclub idkar man yxröj och inget annat – ett trevligt ställe med andra ord. På vägen hem till hotellet tog vi givetvis en paus för att kaka pölse och dricka Jollycola. Denna företeelse har inget med hunger eller smak att göra, det är bara så att är man i Köpenhamn så äter man just pölse med ketchup, senap och remoulad och man dricker just Jollycola. Det hör till, och visst – det är inte så dumt som nattkrubb.

Söndag

Efter en riktigt god frukostbuffé, lånade vi vid tiotiden åtta cyklar för att utforska de mer perifera delarna av Köpenhamn. När dagens motion var avklarad var det dags för Tivolibesöket. Det krävs en ordentlig portion mod för att våga sig upp i Slangen, och mod hade vi. Slangen är kanske en av de mest hisnande attraktioner som någonsin byggts och skulle närmast kunna jämföras med Lisebergs nyckelpigor. En dubbel åktur på den flygande mattan hanns också med av somliga.

Förmiddagen övergick till eftermiddag och det började bli dags att bege sig hemåt. Fredrik som hade pratat med en kompis i Linköping fick höra att det var dimma hemma. När vi fick väderprognosen av briefingpersonalen på Roskildes flygplats bekräftades det vi hade hört. Prognosen lät meddela att vertikalsikten skulle vara

100 fot och sikten blygsamma 600 meter i underkyld dimma. På vanlig svenska kallar man detta för skitväder.

- Naj hiu, var Emils gotländska kommentar till vädret. Turligt nog lovade prognosen betydligt bättre väder i både Norrköping och Nyköping. Detta medförde att vi åtminstone fick lov att starta, förutsatt att det inte förelåg någon risk för isbildning vill säga. Dock måste vi ha bränsle nog för att flyga till först Linköping sedan Norrköping och om vi mot förmodan inte skulle komma ner här så skulle vi kunna fortsätta till Nyköping, och det hade vi. Efter att ha konsulterat meteorologen på Arlanda fick vi en klar bild av vädersituationen – det förekom i alla fall ingen isbildning och det var ungefär trettio procents chans att vädret skulle hinna bli så bra att vi skulle kunna landa i Linköping. Vi beslutade oss för att åka men meddelade samtidigt de andra att vi troligen skulle hamna i Norrköping. Detta är en del av privatflygning, man kan aldrig vara säker på att man kommer hem just när man vill, även om man vanligen gör det. I dessa lägen gäller det att glömma att man inte vill missa Robinson på TV, och istället visa på gott omdöme och lugnt vänta ut vädret. Förr eller senare kommer man hem.

Flygmaskinerna gjordes snabbt i ordning och vi kunde snart ta plats. Det var iskallt ute så för att inte chocka motorn fick den stå och puttra på tomgång några minuter innan vi taxade ut för start. Man skall vara lite rädd om motorn eftersom man ju bara har en på den här typen av flygplan. Detta gäller speciellt under vintermånaderna då motoroljan är som sirap och det är lätt att spräcka en cylinder om man varvar en kall motor eller chockkyler en varm.

Efter start kunde vi beskåda ännu en magnifik utsikt över Köpenhamn, Skåne och Öresundsbron som lystes upp av ett till synes oändligt antal lampor denna mörka novemberkväll. Vi klättrade snart upp till flygnivå 70 och fick ännu en behaglig flygning mot Linköping. I höjd med Jönköping började det höras snarkningar från baksätet i intercomanläggningen samtidigt som vi fick vår efterlängtnade väderrapport från Linköping. Rapporten lät meddela att sikten hade stigit till sex kilometer och det fanns skiktade moln på 1000 och 2500 fot, riktigt hyggligt väder med andra ord. Meteorologens trettio-procentsmöjlighet hade blivit verklighet. Skönt! Dryga två timmar efter starten från Roskilde tog vår lilla Piper mark på bana 29 i Linköping, och tjugo minuter senare kom även Emil och hans sällskap i deras lilla Piper.

(forts. t.h.)

Flygdag på Bråvalla



Anders Saethers mycket fina Mustang. I bakgrunden Pierre Holländers AgCat



FW Stieglitz

Flygande Veteraners DC-3
föreisades även invändigt



Hunter på markutställningen helt utan avspärrningar



Saethers Mustang igen.
Mycket fin, även på nära håll
(foto: Staffan Jönsson)

Jan Emilsson i Su 26 innan start
(foto: Staffan Jönsson)



En skön helg var till ända, det är ett privilegium och en stor frihet att bara få dra iväg dit man vill just för tillfället. Ibland är vädrets makter inte på ens sida och ibland är de det, detta är en del av charmen med privatflyg.

Av Martin Håkansson 1999-11-29

Den 29 augusti hade Norrköpings flygklubb anordnat stor flygdag på Bråvalla. Som så många andra dagar i somras var det strålande solsken och varmt - perfekt väder för flygdag.

I det strålande vädret bjöds det på ett tämligen fullmatat program med bl.a. Anders Saethers Mustang, Alf Ingesson-Thor i Safir, Björn Löwgrens två SK16, Hunter, J29, Jan Emilsson i Su 26 m.m. Programmet flöt på bra utan tråkiga pauser.

Markutställningen var något tunnare men utöver Flygvapnets plan kunde en Hunter, några experimentplan (bl.a. en Opus), en Mu-2 och Kustbevakningens Casa beskådas. Plattan med de mest spännande flygplanen, de som ingick i programmet, låg tyvärr ganska franskt från publiken. Casan och Huntern, däremot, kunde man komma nära då det inte fanns avspärrningar alls. Modigt av Kustbevakningen, tycker jag.

Ganska många LFFKare besökte flygdagen, och de jag träffade var mycket positiva. Det enda negativa var att köerna till matförsäljningen var långa.

Bra gjort, NAFK!

Anders W

Historien bakom flygplansmodellen Bellanca Decathlon

I förra numret av Kontakten påbörjades denna artikelserie med en översikt över de företag som utvecklat den kedja av flygplansmodeller som lett fram till dagens Decathlon. I del 2 nedan och i ett par kommande delar följs denna utveckling mer i detalj med några stickprov på modeller i kedjan.

Del 2: Aeronca 1925-1951

Det är svårt att säga exakt var historien om Decathlon börjar. Det blir svårare att hitta information ju längre tillbaka i tiden man letar. Det verkar dock sannolikt att den börjar med företaget Aeronca ungefär år 1925.

Aeronca C-2

Runt 1925 introducerades prototypen till ett litet lätt flygplan kallat "Roche-Dohse". Planet var ritat av flygingenjören Jean Roche, och hade en 2-cylindrig Wright-Morehouse-motor. Planet gjorde inget intryck på marknaden där det fanns gott om överblivna krigsflygplan efter första världskriget. Roche och några andra entusiaster lät sig inte nedslås utan bildade Aeronautical Corporation of America 1928 (eller Aeronca) och fortsatte utveckla flygplanet och en motor till det. De höll till på Lunken Airport, Cincinnati, Ohio.

När den stora depressionen utlöstes 1929 fick många flygplans-tillverkare i USA problem, dock inte Aeronca eftersom deras billiga lilla flygplan plötsligt passade marknaden perfekt. Planet kallades då Aeronca C-2 ("det flygande badkaret") och introducerades på Saint Louis airshow 1930. Därmed blev företaget det första amerikanska företag som serieproducerade riktigt lätta flygplan. Redan 1931 erbjöds 6 versioner av C-2, bl.a. en på flottörer, och en 2-sitsig variant kallad C-3. Runt denna tid satte också flygplanen flera rekord, bl.a. i långdistansflygning. Produktionen av C-2 och C-3 avslutas 1937 efter c:a 515 exemplar.

Aeronca K

1937 kommer modell K, med tydliga drag från C-3. Fortfarande används Aeroncas E-113-motor men en 40 hk Continental A-40-motor kunde fås som alternativ. Planet var tvåsitsigt side-by-side precis som C-3. 1938 finns flera varianter av K-serien, K och KC kallas även "Scout" medan KM, KCA och KF kallas "Chief". Skillnaderna tycks mest handla om motoralternativ; "Scout" har två cylindrar och "Chief" fyra. (1938 kan de även fås med Continental A-50 och Franklin 50-motorer.) Produktionen av K-serien avslutas 1941 efter 357 stycken.



Aeronca C-2 De Luxe 1931

Spv:	10,9 m	Maxfart:	120 km/h
Längd:	6,1 m	Marschfart:	96 km/h
Höjd:	2,28 m	Landningsfart:	48 km/h
Vingyta:	13,2 m ²	Räckvidd:	384 km
Tomvikt:	193,4 kg		
Maxvikt:	317,5 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar och balkar av trä, dukklätt. Skevroder i aluminium.

Kroppskonstruktion:

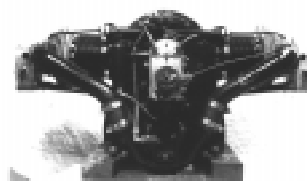
Svetsade stålrör, dukklätt.

Motor:

Aeronca E-107-A 2-cyl 30

hk eller

Aeronca E-113 2-cyl 36 hk



E-113-motor till C-2 och C-3



Spartansk förarplats

Aeronca K 1937

Spv:	10,9 m	Maxfart:	149 km/h
Längd:	6,27 m	Marschfart:	136 km/h
Höjd:	2 m	Landningsfart:	56 km/h
Vingyta:	13,2 m ²	Räckvidd:	400 km
Tomvikt:	267 kg		
Maxvikt:	472 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar och balkar av trä, dukklätt. Skevroder i aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklätt.

Motor:

Aeronca E-113C 2-cyl 40 hk eller Continental A-40 40 hk

(Kommande år erbjöds fler motoralternativ bl. a. Franklin 50)



1940 flyttar Aeronca till Middletown Municipal Airport, Middletown, Ohio. 1941 byter de namn till Aeronca Aircraft Corporation.

Aeronca Defender

Andra världskriget innebar stora förändringar i företagets produktion. Företaget bygger bl.a. Fairchild M-62B på licens åt krigsmakten. Dessutom byggs en variant av Chief som ambulansversion med en stor dörr och plats för en bår.

Modellprogrammet innehöll även Defender, ett 2-sitsigt (tandem) skolflygplan mycket likt en Cub. Ett mindre antal levererades till armén. Defender är den modell som blir bas för fortsättningen av 2-sitsiga tandemflygplan.

En variant av Defender kallad L-3 Grasshopper levererades till armén. Skillnaden låg i att L-3 hade större fönsterytor i taket och på sidorna, samt en observatörsplats med kartbord m.m. Närmare 1400 av olika varianter byggdes.

En annan variant av Defender var TG-5, ett segelflygplan med samma kropp och vingar som Defender. Motorn var utbytt mot en specialnos med plats för en instruktör, och fenan var förstörad något för att kompensera för nosens större sidoyta. Detta plan var alltså tresitsigt i "tandem" och kunde flygas från alla tre platser. 250 stycken byggdes, och de spelade stor roll i utbildningen av de piloter som flög glidflygplanen vid invasionen dagen D.



Aeronca TG-5

Aeronca Champion

Efter kriget började 7AC Champion tillverkas. Champion baserades på Defender. 1947 får företaget en order på 439 st 7BC Champion till armén, och skillnaden på dessa mot 7AC Champion är liten.

(forts nästa sida)



Säljannonser för Champion
sent 40-tal



Aeronca T65 Defender 1942

Spv:	10,67 m	Maxfart:	152 km/h
Längd:	6,7 m	Marschfart:	139 km/h
Höjd:	2,75 m	Landningsfart:	61 km/h
Vingyta:	15,7 m ²	Räckvidd:	360 km
Tomvikt:	338 kg		
Maxvikt:	545 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar av trä, balkar av aluminium, dukklätt. Skevroder i dukklädd aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklätt. Stringers i trä.

Motor:

Lycoming, Continental eller Franklin 4-cyl 65 hk.



Aeronca 7AC Champion 1947

Spv:	10,66 m	Maxfart:	161 km/h
Längd:	6,56 m	Marschfart:	145 km/h
Höjd:	2,13 m	Landningsfart:	61 km/h
Vingyta:	15,79 m ²	Räckvidd:	434 km
Tomvikt:	367 kg		
Maxvikt:	598 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar i aluminium, balkar i trä, dukklätt. Skevroder i dukklädd aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklätt. Stringers i trä.

Motor:

Lycoming 4-cyl 65 hk.

Vid denna tid arbetar Aeronca bl.a. även på modellerna Arrow och Chum. Båda var lågvingade helmetallplan av modernt snitt. Endast en Arrow byggdes och havere-rade efter propellerfel. Chum byggdes i två exemplar. Ingen av dem kom alltså i produktion.

Därefter var det varianter av Champion, Chief och den fyrsitsiga Sedan som gällde fram till 1951 då Aeronca slutar tillverka dem. Innan dess har över 10 000 Cham-pion av olika varianter tillverkats. Aeronca slutar med egen flygplanstillverkning helt i mitten av 1950-talet för att enbart producera delar till andra tillverkares militärflyg-plan. Planer fanns att återgå till civil produktion, det fanns en prototyp av ett 10-sitsigt högvingat tvåmotorflygplan med tryckkabin som skulle flyga 1954, men den tycks aldrig ha kommit i produktion.

I juni 1954 såldes rättigheterna till modell 7 Champion till Flyers Service, Inc. Flyers Service bildar därefter företaget Champion Aircraft Corp, och där fortsätter vår historia i nästa nummer!



Aeronca finns kvar än i dag och är underleverantör av strukturer m.m. till flygindu-strin. Några egna flygplan har dock inte tillverkats sedan 50-talet.

Läs gärna artikeln i senaste Flygrevyn där just en Champion beskrivs. Det exempla-ret är dock byggt av Bellanca på 70-talet.

Anders W.

Källor

Jane's All the World Aircrafts

The complete encyclopedia of World Aircraft, Barnes&Noble

Nätet:

www.aerofiles.com

www.aeroncainc.com

www.aeronca.com

www.amerchampionaircraft.com

m.fl.



Ärtsoppekväll

Den 28 oktober hölls ännu en ärtsoppekväll på klubben. Trevlig samvaro i vanlig ordning långt in på kvällen.



Linköpings Flygklubb

Tävlingskalender 2000:

➤ **KM och debutanttävlingen:**

- 6/5 (reserv 7/5)
- Klubbmästerskap för de rutinerade och gratis flygtid för debutanter!

Arrangör:

Lars Östling/
Mats Warstedt

➤ **Safaritävlingen:**

- 20/5 (reserv 21/5)
- Nationell precisionsflygtävling med anor!

Gunnar Franzén

➤ **Gripen:**

- Deltävling nr 1: 25/4 (reserv 26/4)
- Deltävling nr 2: 8/5 (reserv 9/5)
- Deltävling nr 3: 29/5 (reserv 30/5)
- Deltävling nr 4: 13/6 (reserv 14/6)
- Deltävling nr 5: 28/8 (reserv 29/8)
- Deltävling nr 6: 9/9 (reserv 10/9)
- Till segrare utses den som varit bäst vid tre av deltävlingarna.

Seve Barth
Mats Modorato
Tomas Karlsson
Leif Thelander
Håkan Börjesson
Seve Barth

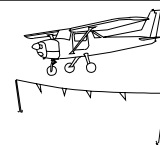
➤ **Nattugglan:**

- Deltävling nr 1: 7/2
- Deltävling nr 2: 21/2
- Deltävling nr 3: 6/3
- Deltävling nr 4: 23/10
- Deltävling nr 5: 6/11
- Deltävling nr 6: 20/11
- Mörkerträning: 31/1 och 16/10
- Till segrare utses den som varit bäst vid tre av deltävlingarna.

Seve Barth
Göte Agenhed
Lars Östling
Seve Barth
Göte Agenhed
Lars Östling
Seve Barth

➤ **Övriga evenemang i Sverige:**

- Stjärntävlingen, Visingsö: 3-4/6 (?)
- SM, Eksjö: 15-17/6
- VM, Västerås: 30/7-5/8



Aktuella landningstävlingresultat

NATTUGGLAN 3		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket																
Datum: 1999-11-01		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder																
Vind: 190-210/8-12 kt		Bana: 29	Tävlingsledare: Seve Barth															
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt			
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.		
3	Göte Agenhed	IFX	-3		6	4		4	33		47,5	6		9	67	1		
5	Mats Warstedt	IFX	6		6	11		11	16		24	17		25,5	67	2		
4	Lars Östling	KMH	-5		10	34		35	28		40	-12		42	127	3		
7	Seve Barth	IFX	-17		34	>45		100	25		32,5	11		16,5	183	4		
2	Per Persson	IFX	10		10	<-25		100	12		18	-16		56	184	5		
6	Nils-Erik Zander	KMH	18		18	8		8	25		32,5	>45		200	259	6		
1	Lennart Angvik	IFX	>45		100	16		16	-7		24,5	>45		200	341	7		

NATTUGGLAN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 1999-11-01		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 190-210/8-12 kt		Bana: 29	Tävlingsledare: Seve Barth													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Göte Agenhed	IFX	-1		2	2		2	4		6	6		9	19	1
7	Seve Barth	IFX	-6		12	3		3	-3		10,5	-8		28	54	2
1	Lennart Angvik	IFX	-14		28	1		1	7		10,5	20		30	70	3
4	Lars Östling	KMH	17		17	-21		50	18		27	6		9	103	4
5	Mats Warstedt	IFX	1		1	10		10	25		32,5	44		62,5	106	5
2	Per Persson	IFX	<-25		100	-3		6	22		32,5	<-25		200	339	6
6	Nils-Erik Zander	KMH	<-25		100	30		30	>45		200	25		32,5	363	7

På Söderköpings Brunn har vi gjort det enkelt att planera Julbordet:

NOV-DEC 1999	Lör 27	Sön 28	Ons 1	Fre 3	Lör 4	Sön 5	Ons 8	Tor 9	Fre 10	Lör 11	Sön 12	Mån 13	Tis 14	Ons 15	Tor 16	Fre 17	Lör 18	Sön 19
JULBORDSLUNCH kl 12-15 295,- kr																		
FAMILJULBORD kl 12-16 295,- kr																		
FAMILJULBORD kl 13-17 295,- kr																		
JULBORD kl 18-22 345,- kr																		
JULBORD MED DANS kl 18-23 375,- kr																		
DANSORKESTER:																		

Varmt välkomna till oss på Söderköpings Brunn och till våra stora traditionella julbord. På kalendern kan Du se när vi har julbord, vad det kostar, om det är dans och vad orkestern heter.

Sen Du ser är familjebordet lite billigare. Ändå digrar det precis lika många julrätter som alla andra dagar! Dessutom har vi tänkt på barnen och köpt in lite nya videofilmar och fyllt på godispyramiden. Eftersom barnen inte är så stora i maten, kostar julbordet bara 75,- kr för barn upp till 8 år och 125,- kr för barn mellan 9 och 12 år.

Vad för inte göra Er en festlig helg med julbord, dans, övernattnings och god frukost! Hela paketet kostar bara 900,- kr per person och då har ni i ett mysigt dubbelrum. Unna er själva en julkäpp - en liten minisemester här på Söderköpings Brunn. Vi har inga fasta "sänningar" utan du bestämmer själv när du vill komma - dock alla månen boka bord och tid.

Ring och boka! Din julnatt på telefon 0121-109 00.

Varmt välkommen till Romantik Hotel Söderköpings Brunn!

