

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 3 2000



Information om LFK spreds på högskolan på LuFFarnas flygutställning (sid. 7)



Under klubbutflykten till Fårö pausar några i gänget (sid. 10)



Info om nya tankanläggningen
(sid 4)



Följ med på sommarens klubbutflykter!
(sid. 16)

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Information om vår nya tankanläggning	4
LuFF-spalten	5
Vi har förlorat en flygkamrat .	6
Flygutställning på campus . .	7
Fakta om Linköpings Cubar .	9
Klubbutflykt till Fårö	10

En riktig LuFF(ar)-resa	12
Historien bakom Decathlon . . .	14
Helgonresan & När kapten var opasslig	15
Följ med LFK till Sylt	16
Segern åter till LFK	17
KM och debutanttävlingen 2000	18
Aktuella landningstävlingresultat	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): 5/8

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 2000

Det är roligt att vara redaktör på sommaren när det är full aktivitet i klubben. Jag får många bidrag till tidningen som blir välfylld. Jag hoppas och tror att de kommande numren också blir välfyllda efter alla klubbutflykter, tävlingar, öppet hus m.m.

Det kommer att hända mycket i sta'n och på klubben i samband med FAIs generalkonferens här i Linköping och jag avser naturligtvis bevaka detta och skriva om det. Jag ser gärna att vi blir fler som skriver om dessa händelser!

Även detta nummer innehåller berättelser av Ulf Wiberg, ett inslag som jag och flera med mig uppskattar mycket. Ulf har varit mycket produktiv, jag har fått historier så det räcker många nummer framåt.

Anders Wallerman, redaktör



Hemsidesnytt

Flera adresser på e-postlistan har på senare tid blivit ogiltiga. Har du anmält dig till listan men inte fått någon post på sistone kanske det blivit fel på adressen. Anmäl dig i så fall igen med formuläret på klubbens hemsida!

Mats Warstedt svensk mästare

Mats vann årets SM i precisionsflygning i Eksjö och blev därmed svensk mästare! Grattis! Utförligt reportage om SM kommer i nästa Kontakten.

Ordförandens spalt



Den 20 maj inträffade som känt en olycka med dödlig utgång i samband med Safaritävlingen. Det är en mycket tragisk händelse och vi sörjer vännen Harry Johansson ihop med familj och vänner. Speciellt traumatiskt är det naturligtvis när det är så många vänner samlade vid ett och samma tillfälle som vid en tävling. Jag och många med mig vill ge en eloge till tävlingsledaren Gunnar Franzén som hanterade denna mycket svåra situation på ett utomordentligt sätt.

att fabriken just nu har en mycket stor efterfrågan på sina flygplansmodeller. Prognosen för tidigaste leverans från fabriken är nu i slutet av juni. Till detta får vi räkna med en månads frakt. Det innebär tyvärr att vi får klara oss utan flygplanet under juli även i år.

Linköpings universitets FlygFörening (LuFF) har nyligen genomfört en "Flygvecka". Tillsammans med andra föreningar inom området så inbjöds till en informationskväll där LFK fick delta och ytterligare en kväll med provlektioner. De senare var mycket populära och tyvärr kunde inte samtliga intresserade få känna på att spaka själv. Detta visar ytterligare en gång, precis som på tjejtäffen, att intresset för vår hobby är mycket stort och det gäller för oss att ta vara på detta och hålla igång samarbetet och utnyttja den fina reklam som LuFF gör för flyget. Mycket bra LuFF!

Ha en aktiv flygsommar!

Håkan Börjesson

När det gäller vår nya Super Decathlon så pågår reparation hos American Champion Aircraft, Rochester, Wisconsin USA. Reparationen har tagit mer tid än beräknat framförallt orsakat av

Flygchefen har ordet



Flygverksamheten ligger fortfarande en bra bit över både budget och förra året. Och nu har klubben som fjärde flygskola i landet fått ett s k FTO-tillstånd för grundutbildning och instrumentutbildning. Kanske kan en IFR-kurs starta i höst.

Trycket på flygplanparken kommer att bli stort i sommar bl a på grund av ganska omfattande skolverksamhet. Många vill flyga på längre utlandsflygningar mm, vilket är bra. För att verksamheten totalt sett ska fungera på bästa sätt finns

dock en regel att bokningar mer än fyra dagar ska godkännas av mig som flygchef, som då försöker ta hänsyn samtliga behov. I enstaka fall kan det också bli så att brandflyg måste prioriteras p g a bindande avtal med länsstyrelsen.

seförloppet med effektförlust efter start i mörker från Barkarby är nyttig läsning. Man får veta hur Johan reagerade och såvitt kan bedömas gjorde han helt rätt i den besvärliga situationen, och även efteråt i kontakten med vår tekniker samt i beslutet om förnyad start. Bedömningen var att störningen orsakats av förgasaris.

Senare i artikeln sägs "... har kärran flugit i tre veckor ... med en motor som inte fungerar som den ska". Detta är en osäker slutsats, som inte kan beläggas. Störningarna tre veckor och 42 flygtimmar senare på hemmafältet påminner visserligen om störningen på Barkarby, men sambandet är ingalunda klarlagt. Efter dessa senare störningar, som troligen inte förklaras med förgasaris, gjorde vår tekniska tjänst minutlösa genomgångar av motor, förgasare och bränslesystem, som visade att inget kvarstående fel fanns. Efter omfattande provflygning släpptes flygplanet fritt igen, tyvärr utan att man exakt kunde ange orsaken till störningarna.

Det är bra att artiklar som Johans skrivs, men det är viktigt att i så fall belysa hela sammanhanget, i annat fall kan man få en felaktig bild av hur klubben hanterar de tekniska riskfaktorer som finns i vår verksamhet. I detta fall saknades beskrivning eller kommentarer om våra teknikers undersökningar och resultat. Det ska inte råda något tvivel om att klubben tar de tekniska problemen på största allvar.

Uppflygningar

Denna gång har vi inte mindre än 6 nya certinnehavare att gratulera:

Johan Lövgren, Stefan Sandberg, Mattias Ydreborg, Stig Larsson, Richard Bergman och Michael Franzén

Dessutom 2 nya IFR-bevisinnehavare: Anders Gustafsson och Pär Gulle.

Sture B

Passning av radio

Ett gott råd, på förekommen anledning, till dig som flyger i okontrollerad luft under Östgöta TMA. Passa gärna 118.8 eller 132.95 så att du kan nås, t ex om Saab-tornet vill varna för annalkande dåligt väder på flygplatsen eller något annat viktigt.

Jourtjänsten

Har du bokat in alla dina jourpoäng för i år? Om inte, kolla i jourpärmen för lediga jour-pass. Alltför ofta uppstår luckor i jour-schemat, och det är inte bra.

Angående artikel i förra Kontakten

I förra numret av Kontakten fanns en artikel av Johan Hammarström om motorproblem för en av våra Piper Cadet-er. Artikeln ger anledning till några kommentarer. Beskrivningen av händel-

Information om vår nya tankanläggning

Så har då äntligen kortläsaren till vår tankanläggning blivit inkopplad. Detta innebär lite ändrade rutiner vid tankning, som gör det administrativt ännu enklare att tanka våra flygplan.

Vid varje tankning behövs det SHELL-kort som hör till resp. flygplan. För att bespara oss piloter för mycket motion genom att springa till klubbhuset för att hämta kortet, så sitter tankkortet numera i en hållare i resp flygplan. Men nu uppstår problemet:

GLÖM INTE ATT SÄTTA TILLBAKA KORTET I RESP. FLYGPLAN EFTER TANKNING

För övrigt blir tankningsproceduren mycket enkel:

1. Sätt in kortet i kortläsaren.
2. Slå in vår PIN-kod. Denna finns uppsatt i de två nyckelskåp som finns i klubbhuset.
3. Tanka som vanligt.
4. Du behöver INTE ta ut något kvitto efter tankningen.
5. Efter tankningen kontrollerar Du att pumpens mätarställning inte överstiger det värde som innebär att bränsle ska beställas. Detta värde finns anslaget på locket till pumpens "brevlåda".
6. Om mätarställningen överstiger beställningsvärdet ska Du lägga in den gröna träbrickan väl synlig på expeditionen. Detta är då en signal till kontoret att bränsle ska beställas.

Beställningsbrickan hänger normalt på sidan av "brevlådan". Om bränsle är beställt men inte levererat, förvaras brickan på expeditionen.
7. Du behöver inte notera tankningen i tankningspärmen. Tankningen registreras automatiskt dels på en skrivare hos oss, dels på en skrivare hos SHELL i Bromma. I fortsätt-

ningen används pärmen endast för att notera att cisternerna blivit dränerade.

8. SÄTT TILLBAKA KORTET I FLYGPLANET !!!!!

Utöver tankningskortet till varje flygplan förfogar LFK också över ett Kontantkort som ska användas då gästande flygplan tankas mot kontant betalning. Rutinerna för detta kommer jag snarast att anslå i klubbhuset och framför allt i "Instruktionerna till Jourhavande".

Inkopplingen av kortläsaren innebär också att pumpen aldrig ska låsas. Det ska vara möjligt att tanka när som helst under dygnet.

Som information vill jag också meddela att:

- SHELL äger numera den bränslevolyt som finns i våra cisterner.
- SHELL äger pumpen, kortläsaren och all elektronisk kommunikationsutrustning.
- LFK äger cisternerna.
- SAAB har huvudansvaret för driften av tankanläggningen som helhet.

Dessutom kan det vara på sin plats att påminna om att eftersom 100LL innehåller bly, får detta bränsle endast användas som flygbränsle. Vi får alltså inte sälja 100LL till någon som har, eller kan ha, för avsikt att använda bränslet i något annat än i flygplan!

Trevlig flygsommar (trots bränslepriset) önskar

Anders Sjöquist
/ Stationsansvarig

Nya flygtimpriser

Styrelsen har tyvärr åter tvingats justera flygtimpriserna, denna gång p.g.a. drastiskt ökat bränslepris, samma problem som drabbat bilbensinen. Höjningarna varierar mellan 40 och 70 kr/tim.

Kassören

Jourtjänstgöring LFK

Jourtjänstgöringen fungerar mycket bra med några få undantag. Vi måste dock ytterligare en gång påminna om att vid förhinder så är ni själva skyldiga att skaffa ersättare. Om ni inte lyckas måste detta meddelas vidare till den jouransvarige som är Gunnar Frisk eller någon annan som kan ta sig an problemet. För någon helg sedan så var båda dagarna utan jour och strykning i jourlistan var så pass välgjord så att den inte gick att spåra för efterforskning om det var någon annan medlem vidtalad.

Konsekvenserna i detta fall kan bli att någon ställer in sin flygning eller att man inte kan nå någon på klubben för eventuell bokning. Vårt jourssystem är en av förutsättningarna för att vi skall kunna hålla de låga flygtimpriserna. Om detta upprepas så kan en av tänkbar åtgärd vara att vi måste betala personal för att fylla upp vid utebliven tjänstgöring.

Med hopp om bättring!

Styrelsen



Och så var det äntligen sommar! Massor av flygning att vänta, eller hur?! LuFF-tåget tuffar på för fullt och vi har precis avslutat en oerhört lyckad flygvecka i Linköping. Syftet med denna flygvecka var dels att göra ett marknadsföringsjippo för flygklubbarna i Linköping, där LuFF var huvudarrangör, och dels ett sätt för föreningen att locka till sig ännu fler medlemmar. Under denna vecka erbjöds allt man kan tänka sig inom flyg; allt från föredrag till provlektioner och resor. Läs den spännande sammanfattningen om flygveckan i detta nummer av Kontakten. Med hjälp av 300 flygveckan-affischer och ett oändligt antal utdelade broschyrer (med information om flygveckan och LuFF) har vi satt LuFF och LFK på kartan på universitetet, samt aktiverat ett flygintresse hos massor av studenter. Det var totalt över 100 personer som deltog i de olika aktiviteterna som ordnades under denna flygvecka och om man räknar in alla de som kom och besökte vår utställning på universitetet får man nog lägga till minst 100 personer till. Självklart fanns LFK-broschyrer, LFK-montrar och en drös med glada LFK-piloter representerade under hela flygveckan på universitetet och flygklubbarna. Snacka om marknadsföring för LFK!

Tanken är att vi i LuFF i framtiden ska ingå i LFKs marknadsföringsgrupp och vara med och planera och diskutera vad som kan få LFK att synas ännu bättre. Jag kan tala om att vi redan nu har massor med idéer och arbetsvilliga medlemmar!

En lite längre LuFF-resa har också hunnits med sedan förra numret av Kontakten. Tanken var att vi skulle resa två flygmaskiner till Hemavan under april, men

på grund av det vedervärdiga vädret som låg över Skandinavien just denna helg kom vi inte längre än till Gråttåvallen, utanför Östersund. Vi var ändå glada att vi kom dit, ett tag trodde vi faktiskt att vi skulle bli fast i Borlänge, men tack vare lite friskare vindar på eftermiddagen lyckades stratustäcket höja sig så pass att vi kunde ta oss under. Läs den spännande reseberättelsen som baserar sig på tre av piloternas dagböcker.

Dessutom har vi hunnit med ett studiebesök på ÖKC. Vi flög upp med SE-KII till Norrköping och fick en trevlig rundvandring i kontrollen av personalen. Studiebesöket ordnades med hjälp av en kamrat till mig som studerar på flygtrafikledarhögskolan i Malmö. Han gjorde en tre veckor lång praktik i ÖKC i april och då passade vi på att åka dit.

Efter min dramatiska upplevelse i SE-KMH, som jag redogjorde för i förra numret av Kontakten, har vissa klagomål framförts från den tekniska sidan på klubben. Syftet med artikeln var inte att ge information om vad som var orsaken till motorsstörningen, utan att ge en beskrivning ur operativ synvinkel, om vad som hände. Men jag hoppas dock att det kommer en redogörelse för vad det egentligen var som var fel, då driftsstörningar ägde rum vid tre olika tillfällen. Var det förgasaris i samtliga fall? Kanske finns det en artikel redan i det här numret. Jag uppskattar alla ni som tar initiativet och berättar om det händer er någonting, såväl positiva händelser som kan uttryckas i exempelvis resereportage, men också negativa händelser som kanske kan uttryckas i en artikel, liknande den jag skrev i förra numret. Nu hävdar kanske vissa att dessa felaktigheter på flygmaskinerna kan man läsa om i haverirapporter eller kanske i resedagböckerna för flygplanen. Problemet är bara att haverirapporterna kanske inte allt för ofta handlar om våra maskiner (gud-

skelov!) och då är man tillbaka i det som jag diskuterade förra gången; "det händer inte mig (oss)". Läser man om felaktigheter i flygplanens resedagböcker kanske man inte hinner reflektera så mycket över vad det egentligen är som har hänt; man ska ju upp och flyga oftast när man tittar i denna bok. Läser man en artikel i en flygtidning eller medlemstidning har man större möjlighet att reflektera över det som hände då man istället kan luta sig tillbaka i hemmets lugna vrå och tänka igenom. *Vad var det som hände denna pilot? Vad ska jag göra för att förhindra att det händer mig?* Alla gör vi fel, att fela är ju mänskligt. Just i flygsammanhang kan ett fel betyda katastrof och därför tycker det är viktigt att vi talar om för varandra vilka fel vi gör, så kanske man kan ta till sig detta och förhoppningsvis inte göra samma fel då man själv flyger. Jag kan tala om för er att jag har blivit betydligt bättre på att använda förvärmningen sen incidenten på Barkarby med SE-KMH... Vi lär oss av varandra, och jag hoppas att ni håller med mig om detta!

Det var väl allt för den här gången. Jag har blivit antagen till en plats på ett universitet i Australien och beger mig iväg redan i juli för att studera där. Under min utlandsvistelse kommer LuFFs vice-ordförande, och för övrigt också LFK-pilot, Daniel Hoffmann att ta över skrivandet av LuFF-spalten.

Jag önskar er alla en riktigt härlig flygsommar!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

E-post: ordf@luff.studorg.liu.se

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

Telefon: 013 - 12 47 12

Flygets År och FAI-konferensen



Flygets År innehåller många aktiviteter och nu närmar sig två av de största - VM i precisionsflyg i Västerås samt FAI-konferensen här i Linköping.

VM i precisionsflyg (30 juli - 6 augusti) kommer att bli en flyghändelse utöver det vanliga med tillströmmande piloter och medföljande från alla möjliga hörn av världen. Passa på chansen att uppleva den och heja på vårt landslag. Det finns fortfarande möjlighet att vara med som funktionär!

FAI-konferensen kommer också att vara en stor händelse fast på ännu närmare håll - i sta'n (25 - 30 sept)! Flygklubben kommer att ha flera aktiviteter under denna vecka, bl.a. en extra Öppet Hus-dag den 30 sept utöver den traditionella den 2 sept. På fredagen den 29:e kommer KSAK att hålla en stor konferensbankett som också är KSAKs 100-årsjubileumsbankett. Var beredd på en spännande vecka!

Anders W

Vi har förlorat en flygkamrat

I samband med Safaritävlingen omkom vår kamrat Harry Johansson. Det är med stor saknad vi konstaterar att vi förlorat en god vän och en ambassadör för flyget i Sverige. Harry var en stor entusiast av flyg i allmänhet och precisionsflygning i synnerhet.

Jag lärde känna Harry i början av 90-talet, då han varje år troget dök upp på våra SM-tävlingar, trots att han då var bosatt i USA. Med sitt öppna sätt blev Harry genast "en i gänget". Han fotograferade mycket och delade gärna med sig av sina bilder. Mitt under den mörkaste vintersäsongen, kunde det plötsligt dyka upp ett brev från Harry, med bilder från någon av sommarens begivenheter.

Harrys talang för att dokumentera och berätta, uppmärksammades snart av Pilot Briefing, där hans artiklar varit följetong de senaste åren. Han skrev både utförliga tävlingsreferat och utmärkta utbildningsartiklar om precisionsflygning. De senaste åren gick han i spetsen för informationsspridningen om vår sport. Ni minns kanske hans fina reportage i Pilot Briefing från vårt eget SM för två år sedan.

Harry var mycket engagerad i sin hemmaklubb, Eskilstuna Motorflygklubb. Han arrangerade bland annat årliga precisionsflygtävlingar med mycket hög kvalitet, vilket ledde till att han förra året fick förtroendet som tävlingsledare för de nordiska mästerskapen. Inför årets VM

i Västerås, ingick också Harry i tävlingsorganisationen.

Hur påverkas då tävlingsverksamheten i LFK av det inträffande? Naturligtvis ser vi över våra rutiner för tävlingar, och går igenom vad vi kan göra för att öka säkerheten ytterligare. Det finns alltid saker som kan förbättras.

Jag pratar mig ofta varm för att precisionsflygning i första hand utövas för att främja flygsäkerheten, och jag är fortfarande fast övertygad om att så är fallet. Den uppfattningen har inte rubbats av den tragiska händelsen med Harry.

Jag kan förstå att anhöriga till våra tävlingspiloter känner oro, men jag vill försöka lugna dessa med lite statistik. Olyckor inom precisionsflygning är extremt ovanliga, både i Sverige och internationellt. I Sverige har det tävlats sedan 30-talet, och det har inte förekommit något dödsfall inom sporten.

Vi kommer således att fortsätta att arrangera tävlingar i precisionsflygning, först och främst för att befrämja flygsäkerheten, men också för att det är det roligaste vi vet. Det skulle Harry också önskat i sin himmel, där han far fram med lätt vindupphållning och tummen i spåret!

Mats Warstedt, tävlingsansvarig LFK

Arbetsplikten 1999 och 2000

Nu är debiteringen för 1999 klar. Speciellt med tanke på att detta kommer sent, kan detta vara på sin plats att kort summera hur detta går till.

Reglerna för arbetsplikt finns i Matrikeln. De som gör 6p jour eller motsvarande (i arbetsgrupp, styrelse, e d) debiteras 0 Kr, övriga 200 Kr per poäng. Undantaget är de som enligt reglerna ej behöver fullgöra arbetsplikt, d v s:

- Medlemmar bosatta utanför Östergötland.
- Nya medlemmar och elever som blivit medlem eller tagit certifikat efter 1/3.
- Ej flygande medlemmar (0 tim).

Debiteringen baseras på inlämnad blankett för redovisning av arbetsplikt. Även om jourlista m m kontrolleras så löper de som ej lämnat in blanketten större risk att det få feldebitering. Debiteringen sker direkt på berörda medlemmars pilotkonto. Hör av er till mig om det är några frågetecken.

Fördelning av arbetsplikt år 2000

F n pågår fördelning av arbetsuppgifter till de som ej tecknat sig för jour, arbetsgrupper e d. Ett brev kommer skickas till berörda, alternativt telefonkontakt. Detta förfarande infördes förra året och baseras på att alla medlemmar senast 1/3 meddelar hur de önskar utföra sin arbetsplikt. Detta gäller för alla, även de som önskar betala sin arbetsplikt, vill söka dispens e d. Att alla meddelar hur de vill göra är mycket viktigt, annars kan tilldelningen (av

arbetsuppgifter till den som ej tecknat sig) bli fel. Om det vid tillfället då arbetsplikt fördelas (normalt i mars/april, i år nu) saknas arbetsuppgifter till alla så placeras överskjutande antal medlemmar i den s k Resurspoolen, för att användas till under året tillkommande arbeten. Även om det ovanstående beskrivs i Kontakten vid flertal tillfällen, så har det varit något oklart kring vad denna grupp innebär. Kort:

1. Den stora delen medlemmar som tecknar sig 1/3 premieras med valfriheten att själv bestämma när och hur de vill utföra sin arbetsplikt.
[STOR del av medlemmarna]
2. Den som ej tecknar sig (vilket alla ska) tilldelas arbete och har då ej möjlighet att själva välja.
[Mindre del av medlemmarna]
3. Den som ej tecknar sig riskerar att hamna i resurspoolen. Arbetsuppgifterna tilldelas ofta med kort varsel. I värsta fall blir dessa medlemmar utan arbete och ej utförd arbetsplikt debiteras med 200 Kr per poäng.
[Liten del av medlemmarna]

Punkt 3 har ej varit helt tydlig under 1999 men införs helt ut nu under 2000 (och i nya Matrikeln). Aktiva medlemmar skall premieras!

**Jouransvarig,
Gunnar Frisk**

Tfn arb. 011-192674, 0708-392674

Hem. 013-297225

E-mail: gunnar.frisk@lfv.se



Jerker Hammarberg informerar intresserade studenter.



Segelplanet väcker stort intresse

Flygutställning på campus

LuFFs flygvecka inleddes på onsdagen med att vi ordnade en stor utställning på campus Valla. Den mest centrala punkten på detta campus är vårt kårhus (Kårallen) och där hade vi naturligtvis placerat utställningen. LuFF-segelflygarna hade ordnat ett segelflygplan som de kört dit lagom tid innan lunchruschen skulle börja. När flygplanet var på plats började snart folk att samlas, och det var inte svårt att hitta folk som kunde hjälpa till att sätta fast vingar och stabilisator på vårt utställningsobjekt.

Det dröjde inte länge innan det var proppfullt med folk runt flygmaskinen. På plats fanns också ett tjugotal LuFFare, snyggt prydda med varsitt LuFF-märke på bröstet, som under en och en halv timme var helt upptagna med att svara på alla studenternas frågor kring flyg. Vid segelflygplanet fanns LFKs montrar utplacerade och på utställningsbordet låg broschyrerna "Lär dig flyga" och ett antal gamla nummer av Kontakten. Det bläddrades frekvent i dessa och vi fick många frågor som rörde motorflyg. På utställningen fanns det också möjlighet att anmäla sig till provlektioner för såväl motorflyg som segelflyg. Redan under den första halvtimmen av utställningen var samtliga anmälningslistor till prova-på-dagarna fyllda. Totalt 30 personer hade anmält sig till provlektioner på LFK och lika många till segelflyglektioner på LSKF. Fallskärmsklubben hade också ställt upp en monter och gjorde reklam för sin verksamhet genom effektfulla videosekvenser som visade skydiving.

Flygföredrag

Senare på eftermiddagen var det dags för flygföredraget och detta hölls inne i C-huset där vi hade bokat lokal. Det blev

totalt 30 personer som lyssnade på föredraget. Håkan Börjesson inledde med att presentera LFK på ett trevligt sätt och därefter var det segelflygklubbens och fallskärmsklubbens tur. Det var ett gäng spända åhörare som lyssnade till vad representanterna för de olika flygklubbarna hade att säga och det tändrade lite extra i ögonen på vissa. Visst var det blivande piloter många av de här, det går inte att komma ifrån!

Motorflygdagen

På torsdag eftermiddag/kväll ordnade vi i samarbete med LFK prova-på-lektioner till ett rabatterat pris. Intresset var över all förväntan då 38 personer anmält sig! Dock fick endast 16 personer provflyga, vilket i och för sig var mer än de 10 platser vi ursprungligen räknat med. Medan de andra flög bjöds de som väntade på grillad korv och saft. Vi ordnade även rundvisningar på klubben. Alla som flugit var exalterade av lycka och många bestämde sig för att ta certifikat! Ett stort tack till flyglärarna Jörgen, Jonna och Sture som ställde upp under denna kväll.

Segelflygdag på Malmen

På fredagen masade sig inte mindre än 25 segelflygsugna studenter ut till Malmen – detta var de 25 som lyckades få en plats innan listan blev fullbokad. Ett elakt mörkt moln hängde i sydväst men höll sig dock till en början på behörigt avstånd, så



Många plockade åt sig informationsmaterial.



Flera LuFFare var på plats

flygningarna kunde avverkas effektivt och smärtfritt. LuFF höll ordning på kön och på grillen, och lyckades även med konststycket att hålla vår danske flygledare Svend på gott humör. Till slut kom dock molnet på onda tankar och föste sig fram över Malmen, och släppte där ur sig både regn och hagel. Då cyklade alla studenter hem. Alla utom en, för hon hade inte hunnit flyga ännu, men när det blev definitivt att denna sista start inte skulle bli av så

cyklade hon också hem. Nu tycker ni kanske synd om denna stackars överblivna studentska, men då kan vi berätta att hon kom tillbaka på söndagen och fick då en toppenflygning i underbart segelflygväder tillsammans med klubbens egen ordförande Latjo. Så i slutändan blev alla mycket nöjda och belåtna.

Visingsö

Som ett grandios avslut på flygveckan ordnades på söndagen en Visingsöresa för de som under veckan blivit uppsluktade av flygningens underbara värld. På söndagen exakt en vecka tidigare gjordes också en resa till Visingsö med 22 personer. Den resan var dock framförallt till för "gamla" LuFF-medlemmar. Den senare resan var företrädesvis för nyblivna medlemmar. Pga. att SE-IUD var på service kunde vi dock bara åka med tre plan denna gång. Vi som åkte hade dock mycket trevligt på den "lilla" ön i Vättern. För de som inte varit där kan jag inget annat än starkt rekommendera en resa dit! Strax intill flygfältet finns en strand där man kan sola, bada och grilla. För golfare finns dessutom en golfbana runt fältet (greenfee ingår i landningsavgiften!). För de som vill ta en promenad på den otroligt vackra ön finns en kiosk vid campingen ca en halvtimmes gångväg bort. Är man lat går det även att hyra cykel. En bättre plats för en dagsutflykt med flyg går knapast att hitta!

LuFFarna njöt av varenda sekund av resan. Det solades, badades, grillades och slappades under båda Visingsödagarna. Vi hade även med oss ett antal golfklubbor vilket gjorde att ett tiotal LuFFare även passade på att testa golfbanan. Det var inte många andra maskiner som kom under de dagar vi var där så det kändes nästan som vi hade ön för oss själva! De som kom såg dock lite undrande ut när de såg ett helt gäng med unga studenter och fyra flygmaskiner på backen! Så många unga privatflygare på en gång är inte en vanlig syn i klubbflygssammanhang.

Av: Johan Hammarström, Daniel Hoffmann och Jerker Hammarberg
Foto: Anders Wallerman och Ellinor Ekenståhl



Hela Visingsögänget! 22 personer var vi som fick njuta av denna underbara dagsutflykt. De flesta hade aldrig flugit litet flygplan tidigare.



Premiärdopp! Daniel, Johan och Fredric (ej på bild) svalkade sig i Vättern...



Självklart blev det golf även denna gång! De 25 graderna i luften gjorde att man inte behövde ha så mycket kläder på kroppen.



Fakta om Linköpings Cub:ar

Totalt har det tillverkats 5876 st PA-18 Super Cub. Tre stycken av dessa finns i Linköping. Nedan följer några fakta om dessa klenoder:

Reg.	SE-CEE	SE-GCM	SE-KEG
Tillv. År	1957	1963	1988 (1952)
Tillv. Nr.	18-5700	18-7920	18-1415
Ant. Flygtimmar (maj 2000)	16042	7760	2760
Ant starter/landn (maj 2000)	78200	30950 (exkl mil.)	8070
Motor	O-320-A2B	O-360-A3A	O-320-A2B

CEE (dubbel-Erik) köptes ny till LFK 1957 för ca.40000 kr. Enligt loggboken var Erik Bratt den som flög den första gången i LFK:s regi den 14 juni 1957. Han har också flugit CEE till Venedig tillsammans med O. Esping i juli 1958. 1973 följde CEE med LSK:s flytt till Malmen.

GCM är en f.d. armécub som i det militära hette W47. 1976 blev den civil och hamnade i Falbygdens FK där den flögs till dess LSK köpte den 1979 då CEE skulle grundöverses. 1990-91 konverterades GCM till 180 hk motor. Thor Romare utförde konverteringen. Nya motorkåpor behövdes, och som ersättning för dessa begärde Thor att få måla dem som han ville. Därför blev nosen på GCM illröd. Thor har även byggt en kopia av GCM i något mindre skala.

KEG byggdes ihop av olika havererade cub:ar av LFK:s förre mekaniker Karl-Erik Gustavsson. Därav registreringen KEG och det sena tillverkningsåret. Kroppen är troligen från en tysk Cub tillverkad 1952.

KEG har råkat ut för ett antal haverier i tät följd. Det första i september 1989, en rundslagning vid utlandning. Nummer två i maj 91 (ground loop) och det tredje 60 flygtimmar senare i sep 91 (hård sättning). Det fjärde och senaste skedde vid en utlandning i juni 96.



(Foto: Christian Ulltjärn, Lennart Bergman och Sofia Tengsjö)

☺ **LÖ**



Klubbutflykt till Fårö



Janne kommer med cyklar direkt till Bunge International.

För er som inte var med till Fårö den 1:a maj så kommer här en resumé av LFK's reseflyggrupps första flyg-äventyr för säsongen.

Vi hade planerat att åka med KIL och KIT men pga av att KIT skulle in på service så fick vi snabbt hitta en ersättare. Efter en stunds telefonerande på Valborgsmässo-afton lyckades vi få tag på KEN i stället. Tack så mycket pilot 474 som hade bokat den för en Skavstaresa!

Den första maj samlades vi kl 8 på klubben. Vi hjälptes åt med att kolla vädret, klargöra flygplanen, lasta livbåtar och flytvästar och lämna in färdplan. Här träffade vi också våra resekamrater Magnus Weiman och Fredrik Lindahl. De åkte sedan till Norrköping för att därifrån utgå med Magnus PA34 Seneca SE-GAD samt de utflyktssugna Henrik Svensson, Magnus Rydin och Matti Lejon.

Från Linköping tog Peter Purin och Gert Eriksson KEN och Berth och Anita Fredriksson och Iver Hansen KIL. 9:45 lyfte vi från ESSL med KIL i täten. Vi passerade ut vid Rengen och tog sedan upp en rak kurs mot Bunge. Vi hade valt 5500 fot men när vi lämnade kusten vid Gryt så dök molnen upp och tvingade ner oss till

3500. För mig som aldrig flugit till Gotland förut så var det spännande att ge sig ut över öppet hav. Men vi höll uträknad TH och kollade vår position med GPS'en och hade inga problem med att hålla oss på spåret. Horisonten var diffus och saknade riktmärken så det var lätt att dra iväg åt vänster eller höger om man inte tittade på kompassen ofta.

Tidigare än vad jag hade trott så såg vi Gotland. Vi hade alltid tydlig kontakt med land åt något håll. Under resan över talade vi först med Östgöta sedan med Stockholm och sedan med Visby. Bunge-fältet hittade vi enkelt söder om Fårösund. Stråken som är landningsbara är 09/27 och 15/33. På 03/21 växer det högt gräs. Efter att ha kollat vinden i Visby så landade vi på 09 och parkerade på gräset vid hangaren i slutet av bana 33. Efter att ha ringt hem till Linköping kunde vi, inte helt utan skadeglädje, konstatera att där ösregnade det. På Gotland var det halvkylt med mycket sol. Dock blåste en ganska snål vind.

Tidigare i veckan hade vi kontaktat KA3 (Eva Weinebrant 0498-295846) om PPR och även ringt arrendatorn av flygfältet Karl Bruteskog (0498-221072) för att få tillstånd att landa.

Bunge är ett gammalt nedlagt militärfält med 1000 m långa 40 m breda betong-banor. Banorna är i ganska bra skick. Betongen är sprucken på en del ställen och det ligger lite grus på banorna.

GAD och Norrköpingsgänget var redan på plats när vi landade eftersom PA34'an marschar ca 140 knop. Cadeterna hade att göra i 1.5 h i motvinden medan Senecan gjorde resan på 55 min (från Norrköping) inklusive ett varv runt Fårö innan landning.



Vi intog ofta söderlägen. Här vid kapten Kroks sjöbod.

Vi hade avtalat med Janne Tofténs cykelservice (0498-221072) om att få hyra cyklar. Han körde fram cyklar åt oss till flygplanen. Cyklarna hyrde vi för 50:-/st och gjorde upp om att lämna dem på platsen när dagen var slut.

Cykelturen började upp mot Fårösunds färjeläge. Strax innan hittade vi café Mackan som blev av med ett tiotal koppar kaffe, lite lax- och köttbullemackor och kakbitar. Med förmiddagsfikat räddat så trampade vi ner till färjan. Efter att ha väntat på den en stund så tittade vi i tidtabellen och kunde konstatera att färjepersonalen var på lunch. Färjan gör en tur varje halvtimme förutom kl 12:30. Vi fick därför en halvtimme på oss att utforska Fårösund. Vi hittade snart en södervägg som ingen kunde motstå. Det var så skönt där så vi funderade om vi



Först lite kaffe sedan äventyr.



Vi tog en stadig lunch för att klara 4 mil i sadeln.



Snart inser vi att färjepersonalen har lunch.



Det var jobbigt att cykla. Bäst att pausa lite.

inte skulle ta och missa nästa båt också...

Väl över med 13-färjan så började en ganska så tuff cykeltur. Vi cyklade norrut på Fårö mot en ganska svår motvind. Efter en mil så passerade vi Fårö kyrka och en stängd restaurang som kunde ha räddat oss ifrån att cykla vidare. Vi fortsatte dock mot det mål som vi hade rekognoserat tidigare. Ytterligare en mil framåt låg nämligen Sudersands badrestaurang. Efter 1.5 h på cykel så var vi värda en ordentlig lunch. Det blåste lite kallt så det var på gränsen att det gick att sitta ute men vi tog i varje fall plats på altanen. Badrestaurangen hade mycket goda lammfiléer, lammkotletter och entrecoter. Gotland miste några lamm men jag kan tala om att det inte var förgäves. Maten kan verkligen rekommenderas.

Efter att ha ätit i lugn och ro med kaffe efter maten så började vi trampa tillbaka. Denna gång i en skön medvind. Klockan började bli rätt mycket så någon avstickare till öns västra kant och raukfälten tyckte vi inte att vi skulle hinna med. Det blev därför ett snabbt cykellopp tillbaka till färjan. Det gick nästan dubbelt så fort tillbaka.

Tillbaka på fältet sa vi hej då till våra Norrköpingsvänner och startade 09. Innan vi aktiverade färdplanen över Bunge så tog vi ett varv över Fårö. Vi kunde känna igen den väg där vi cyklat och restaurangen där vi ätit. Vi fick också se raukarna från luften.

På vägen tillbaka passerade vi över Gotlandsfärjan på väg till Nynäshamn och insåg ännu en gång hur smidigt det är att kunna flyga till Gotland i stället. Helt klart blir det en badresa i sommar. Hemresan tog 1.5 h i medvinden inklusive varvet runt Fårö.

Den 13:e till 15:e juli flyger vi igen. Då till Hemavan.

Peter Purin

På gång i LFK

Klubbutflykt till Hemavan 13-15 juli

VM i precisions-flyg i Västerås 30 juli-6 aug.

Kom och heja på landslaget eller var med som funktionär!

Klubbutflykt till Sylt 18-20 aug.

Klubbutflykt till Strömstad och Kosteröarna 26-27 aug.

Gripen 5 28 aug.

Öppet Hus på LFK 2 sept.

Gripen 6 9 sept.

FAI general-konferens 25-30 sept.

Öppet hus vid FAI-konferens 30 sept.

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



Föredrag av Lennart Johannesson

Lennart Johannesson berättar om sitt flygarliv i bl.a. LFK och Saab i Flygets Hus 18 okt. kl. 18:00. Tilltugg serveras.

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Alf Ingesson-Thor	50 år	14 juli
Alexander Trotzig	20 år	29 juli
Ernest Wessman	30 år	30 juli
Bengt Bergholm	30 år	14 aug
Håkan Österhed	40 år	28 aug

En riktig LuFF(ar)-resa!

I mitten av april företogs en LuFF-resa värd namnet. På torsdag morgon den 13 april var det tänkt att sju LuFFare skulle bege sig till Hemavan för att bl.a. åka skidor. Vi hade blivit avrådda från att planera en resa till Hemavan pga. att vädret i fjällen är mycket osäkert vid den här tiden på året. Vi beslutade oss dock för att ta risken med att ställa in resan. Vi planerade också med fredagen som alternativ avresedag och Idre som alternativt resmål. Nu kunde inget gå fel... trodde vi!

Dag 1

Fram till några dagar innan vår planerade avresedag låg ett stort högtryck över hela norra Europa som innebar CAVOK över i princip hela Sverige. På torsdagen hade detta högtryck övergått till ett lågtryck med ungefär samma utbredningsområde, vilket i sin tur innebar att resan fick ställas in – både på torsdagen och fredagen. På lördag morgon pratade vi med meteorologen på Arlanda och allt tydde nu på att det skulle gå att flyga till Idre i alla fall. Det låg en varmfront över Norge som sakta rörde sig österut och som troligtvis inte skulle nå oss förrän tidigast sen eftermiddag. Glada i hågen ringde vi runt till resällskapet, som nu hade minskat till fyra personer, och bestämde oss för att mötas på klubben klockan 09.00. SE-KIT lastades och tankades. För säkerhets skull kontaktade vi meteorologen ännu en gång. Till vår stora besvikelse hade fronten nu dragit in över västra Sverige och Idre var utom räckhåll.

Vad gör man om man står fyra ressigna personer på en flygplats med en packad kärra redo att flyga och får reda på att man inte kan ta sig fram till det planerade resmålet? Ja, inte åker man hem i alla fall! Efter fem minuters deppande började så planeringen av en ny resa – i rätt LuFF(ar)-anda!

Vi hade tidigare diskuterat Gräftåvallen som ett alternativ. Fördelen med Gräftåvallen var att Johan hade en stuga där. Nackdelen var att vi inte kunde landa på fältet i Gräftåvallen, då det inte var skottat. Närmaste flygplats låg i Östersund, ca en timme med bil. Bil, ja. Var får man tag i en sådan? Alla som någon gång hyrt bil vet att man måste vara ute minst en vecka i förväg – om inte mer – för att över huvud taget ha en chans att få tag i en hyrbil för tre dagar. Vi hade dock inget att förlora, så vi började ringa runt till hyrbilsfirmor i Östersund. Alla hade de slut på sina bilar... alla utom en! På en mindre bensinmack hade de en liten röd Renault Twingo. Med hyrpriset målat med stora siffror över hela bilen! Lyckan var enorm!



Äntligen framme! I gråmulet väder och regn landade vi till slut på Östersunds flygplats. Men det dröjde inte länge förrän vi hade tagit oss upp till vinterlandskapet.



Lunch på Gräftåvallens Vårdshus balkong! Sista chansen att bättra på solbrännan innan hemfärd...

Vi bestämde oss för att mellanlanda och tanka i Borlänge. Färdplanen faxades in till briefing på Arlanda och vädret kontrollerades ytterligare en gång. Det skulle gå! Vädret var dock inte det bästa, om vi säger så. Men det lovades klart till halvklart under kommande dagar, vilket var en förutsättning för att få en rolig resa (och komma hem igen!).

Klockan 12.41 lokal tid lättade hjulen från SAAB bana 11. Klockan 12.42 nådde vi vår marschhöjd... inte den planerade men den för tillfället högst möjliga. Daniel var befälhavare och Hanna co-pilot och tillika navigatör. I baksätet satt Johan och Fredrik som hjälpte till med tillhandahållning av för området aktuella kartor. Flygningen förflöt som planerat. Pga. vår låga marschhöjd kunde vi dock inte få in några radiofyrrar, så det fick bli riktig kartnavigering istället, något som Hanna var mycket duktig på! Vi hade visserligen en GPS, men den blev dock inte till någon större nytta längre norrut då vi blev tvungna att "åka berg-och-dalbana" för att undvika både moln och berg... helst samtidigt! Med fyra erfarna piloter i planet var det dock inget problem och vi landade på Borlänge/Dala Airport bana 32 ganska exakt en timme efter start.

Efter tankning (av både plan och passagerare) och en blixvisit hos den lokala flygklubben var det dags för avfärd. Johan var nu befälhavare och Fredrik co-pilot/navigatör, något som även han skötte utomordentligt bra! Och tur var det, för det kan inte vara roligt att åka vilse bland bergen!

På vägen till Östersund försämrades vädret och sikten var inte direkt den bästa. Efter en ILS inflygning till bana 12 (nu flög vi IFR!) på Östersund/Frösön var vi dock nere på marken igen och vi kunde börja lasta ur planet. Bilen var på plats och efter lunch på McDonald's begav vi oss iväg mot Gräftåvallen. Efter uppackning och lite kvällsmat på vårdshuset fick vi slutligen vår välförtjänta sömn!

Dag 2

Nu skulle det bli åka av! Skidåknings-hungriga som vi var klev vi ur sängarna vid 7-draget. Efter gårdkvällens ryggradslösa Nachos var vi någotsånär sugna på frukost, fastän vi ville upp i backarna på stort.

Vi var framme vid baslägret innan öppningsdags, parkerade Twingon och

lunkade iväg till skiduthyraren. Johan skaffade en bräda, vi andra nöjde oss med skidor denna gång. Det första åket var lite knaggligt för åtminstone en av oss som inte åkt på ett antal år. Under förmiddagen blev det lite relaxade åk på olika backar på fjället. Lunch käkade vi på det trevliga Wärdshuset.

Efter den goda lunchen blev det åka av igen, lite bättre, lite snabbare. Yihaa! Hjälms? Det hade behövts. Vurpor? Nepp, ska göra bättre ifrån oss nästa gång... Efter att molnen där under, och runt oss, lättade för en stund hade vi en härlig utsikt över Storsjön ifrån de övre backarna.

Solen kikade fram åtskilliga gånger under dagen och vi hade en behaglig temperatur, runt 0 grader. Vid halvfem tiden åkte vi upp för sista gången i liften, då hade vi ett duktigt IMC väder på toppen. Tillbaka vid Twingon var vi åter igen ensamma. Först dit, sist hem.

Senare under kvällen var vi tillbaka vid vårt värdshus i Gräftåvallen. Efter en schyst middag trodde vi att bastu skulle vara en god idé, och det var det verkligen. Ett par rundor pilsner i +90C var en perfekt avslutning på en hellyckad dag i Björnsrike.

Dag 3

Dagen för hemresan började tidigt då vi ville börja dagen med att lära oss flyga tillsammans med UR-akademien. Efter 15 minuter framför TV:n kände vi oss redo att ta oss an uppgiften att ta oss hem. Efter att ha ägnat förmiddagen åt planering och städning till tonerna av Johans nostalgikassett med Tracy Chapman och



Daniel färdplanerar i fjällstugan.

Eric Clapton stannade vi till vid Gräftåvallens värdshus för att njuta lite till av vinterlandskapet vi snart skulle lämna. Där försökte vi också få lite färg på näsbenet medan vi åt lunch på altanen, men det visade sig vara störtomöjligt då solen envisades med att hela tiden ligga precis bakom kanten på ett moln som byggdes på ovanför oss.

Som vanligt kom vi luften senare än beräknat, men när vi väl kom upp på höjd fick vi se de vackra vita fjällen som vi missat på vägen upp. Hemresan kändes annars lite händelselös jämfört med ditresan då vi suttit på helspänn hela tiden. Vi mellanlandade i Mora för att tanka och där var de väldigt trevliga trots att vi som tidigare var tvungna att betala kontant då det även där var BP (carnetkortet för BP fick vi inte med oss!) som stod för bensinen. Vi passade också på att fika och byta pilot.

Nu fick Johan ta över spakarna vilket var klokt eftersom det började skymma rätt snabbt nu och Johan var den enda som hade sitt mörkerbevis aktuellt. För oss som inte flugit mörker på ett tag var det en aha-upplevelse likt den första gången man flög nattetid att få se alla ljusen från städerna och vägarna därute i mörkret. Det är en mycket vacker och annorlunda värld från den man är van vid, som man flyger över om natten. Trots den härliga flygresan var det skönt att komma hem till Linköping och se landningsbanan upplyst bara för oss (åtminstone känns det alltid som den är tänd bara för oss). Man känner sig rätt nöjd när man kommer in i klubbstugan efter ännu en lyckad flygtur och så kändes det även denna gång.

Av: Daniel Hoffmann, Fredrik Engström och Hanna Karlsson

Foto: Fredrik Engström

Historien bakom flygplansmodellen Decathlon

Här fortsätter artikelserien om de företag som utvecklat den kedja av flygplansmodeller som lett fram till dagens Decathlon. Utvecklingen följs med några stickprov på modeller i kedjan. I förra delen beskrevs historien i företaget Bellanca Aircraft Corp. 1970-1981, och i denna del fortsätter den i Champion Aircraft Company 1982-1985 samt American Champion Aircraft Corp. 1988-2000. I och med denna artikel har historien nått fram tills idag.

Del 5: Champion Aircraft 1982-1985 och American Champion 1988-2000

Bellanca Aircraft Corp. slutade tillverkningen av Championmodellerna Citabria, Decathlon och Scout i de första månaderna av 1980, och 1981 likviderades företaget. Ett nytt företag, Viking Aviation, köpte Bellancas tillgångar, utom rättigheterna till Championmodellerna vilka köptes av B & B Aviation i Tomball, Texas 1982. Såvitt jag förstår gjordes detta genom att de köpte företaget Champion Aircraft Corp. från Bellanca, det företag som Bellanca Sales Company köpte 1970. I samma veva byts namnet till Champion Aircraft Company Inc.

1985 hade två flygplan byggts av detta nya företag, en Citabria och en Scout, men senare samma år lades verksamheten ner, och tillgångarna bjöds ut till försäljning. Ett investmentbolag köpte det sent 1984 eller tidigt 1985. Därefter köpte företaget American Champion Aircraft Corp. (ACAC) det i dec. 1988. Antagligen bildades ACAC i samband med detta.

ACAC byggde den första Decathlon 1990 och med tiden har allt fler modeller i Championfamiljen börjat produceras; 1992 för 8GCBC Scout, 1994 för 7GCBC Explorer, 1995 för 7ECA Aurora och 1997 för 7GCAA Adventure.



ACAC Scout 1997

Förändringen av Decathlon under denna tid har varit liten. Decathlon är dessutom den av ACACs modeller som är mest lik den ursprungliga modellen. Förändringarna har handlat om småsaker som strömbrytare (1993), flytt av propellerregulator (1995) etc.

Undantaget är en större förändring som gäller alla modeller, nämligen införandet av vinge med metallbalk (till skillnad från trä tidigare). Faktum är, att inget plan ACAC byggt har den gamla träbalken. Denna vinge erbjuds även som retrofit för äldre flygplan.

Dagens ACAC är växande. 1998 byggdes 74 flygplan, 1999 knappt 100 varav ett var vårt. Enligt Jane's hade i början av 1999 totalt 14750 stycken flygplan av 7- och 8-modellerna byggts genom tiderna. En ansevärd mängd.



American Champion 8KCAB Super Decathlon 1999

Spv:	9,75 m	Maxfart:	254 km/h
Längd:	6,98 m	Marschfart:	241 km/h
Höjd:	2,36 m	Stallfart:	84 km/h
Vingyta:	15,71 m ²	Räckvidd (75%):	944 km
Tomvikt:	596 kg		
Maxvikt:	816 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar och balk i aluminium, klätt med Dacron. Skevroder i aluminium, Dacronklädda.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, klätt med Dacron.

Motor:

Lycoming AEIO-360-H1B 180 hk, Hartzell constant-speed propeller

Som vi sett i denna artikelserie fick Champion-modellerna sin utformning innan 50-talet och har inte förändrats så värst mycket därefter. ACAC säger sig i sin logo vara "Dedicated to preserving a classic", och en klassiker är verkligen Champion-modellerna! En beprövad design som visat sig vara populär. Snart får vi flyga vår egen Decathlon, och känn då historiens vingslag när du taxar ut till start!

Därmed är denna artikelserie slut. Men vad gäller vår Decathlon är det bara början. När vi får den kommer det att bli en artikel om handhavande etc (förhoppningsvis i nästa Kontakten), och därefter ser jag fram emot många artiklar från resor, stjärtsvängar, utflykter, tävlingar och allt vad vi kommer att ha den till!

Anders W.

Källor

Jane's All the World Aircrafts Nätet:

The complete encyclopedia of World Aircraft, Barnes&Noble

www.aerofiles.com
www.amerchampionaircraft.com
www.bellanca-championclub.com
www.citabria.com

m.fl.

Helgonresan

Sommaren 1965 var lång och het. Luftled Röd 1 gick ännu söderut via långvägsflygarna Vagnhärad, Överrum, Herråkra, Svenarp och Ugglarp, VOR-fyrar var sällsynta, ILS-anläggningar några få. Helgonet, senare också James Bond, den engelske skådespelaren Roger Moore gjorde en kort turné i Sverige.

Han uppvisningsslogs på några få ställen med en stuntman, som samtidigt var hans livvakt. Stockholmsagenten höll honom dessutom med en svensk flicka, vilken presenterades som vinnare av nationell skönhetsstävling, men bevis härför saknades. Kanske hade hon andra företräden och uppgifter i sammanhanget, och det är också möjligt att hon var stum, för med oss feodalkuskar pratade hon över huvud taget inte...

Helgonets manager hade lagt upp resrutten och tider, och som vanligt när sådant görs av icke fackfolk blir det tokigt, i detta fall på gränsen till katastrof.

R M skulle i landets södra del visa upp sig på två platser, i Skåne och Småland, små, udda och avlägsna ställen hade av någon underlig anledning valts. Man hade tagit reda på att det fanns en flygplats vid Ystad (några hundra meter gräs) samt militärbasen Uråsa, 35 km söder Växjö (utan såväl trafikledning som nattlyse).

Framträdandet i Skåne skulle ske klockan 2100-2200 och i Småland 2200 - 2300, tider för marktransport fanns inte inlagda i "körschemat" som det så fint heter på aktörspråk! Allt var och förblev orimligt.

Vår direktör i flygbolaget skulle av PR-skäl ensam vara pilot, men då han var utlänning och saknade all erfarenhet av taxifyg utanför luftled hoppade han av i elfte timmen och jag sändes till Bromma en söndagkväll för att med en Beech 80 Queen Air försöka lösa problemet.

Ystads gräsplätt var av naturliga skäl omöjlig att nyttja med ett plan av den här storleken, det fick bli Bulltofta och därifrån taxi till målet, någonstans på sydostkusten, kanske var det Sjöbo eller Borrbjörp?

Resultatet blev nu, att när Helgonet skulle ha varit på plats i Småland kom han till Skåne! -Nermörkt på Uråsa, landning sent och utan banbelysning, säger dagboken! Så taxi igen och mellan klockan 0200 och 0300 på efternatten närmade sig bilen med följet festplatsen sydväst om samhället Moheda.

De besökare som ännu inte lämnat parken mötte inte sällskapet med applåder och glada tillrop utan med stenkastning och hot om kollektivt stryk! Man bad R M att för alltid försvinna och "never/ever" igen visa sig i landet Småland! Den vettskrämde chauffören fick hals över huvud vända bilen och snabbt lämna området.

Klockan fem en måndag morgon på eftersommaren landade vi åter på Bromma. Skönhetsdrottningen slumrade i Helgonets famn och han själv, med ett blåmärke i pannan, snarkade medan en lösgom glappade taktfast. När vi satte ner planet, kanske av trötthet lite för hårt, kom sig R M med ett ryck och ropade yrvaket "Freeze, hands up"!!

Agenten vägrade betala flygningen, trots att han på egen hand stod för planeringen, om man nu vill vara extra artig och tala om en sådan?

När kapten var opasslig

En het morgon någonstans i Afrika då vi skulle hämta befälhavaren på hans hotell möttes vi av beskedet att Monsieur Commandant inte hade tillbringat natten i sitt rum... Ingen hade sett honom, ingen visste var han befann sig. Vi började med tafatta försök att leta, men staden var stor och människorna var många. Taxi- och hästdroskeförarna utanför hotellentrén var sömniga och svåra att engagera när det inte rörde sig om en längre resa med åtföljande intäkter plus rikligt med dricks.

Som en lidelsefull motståndare till alla former av kroppsrörelser borde vår kollega dock inte vara alltför långt borta från hotellblocket, resonerade vi, hans oroliga besättning. En liten grabb på kanske 8-10 år med pigga ekorrögon kom smygande

från ingenstans och gjorde kom-hit-tecknet med ett par av sina för länge sedan tvättade fingrar. - I know where your friend is! Jaha, och vad skall du ha för att berätta. 10 dollars! O.K.! Come with me! Förmiddagssolen började att plåga, och om länge hittade vi så äntligen Mäster! Den arme hade hamnat på ett obskyrt ställe vid en bakgata, där man inte bara serverade vita män drycker av lokal mixtur utan också tillhandahöll svart kärlek. Men, djupt sovande, snorig och med tandvärk var han för tillfället inte mycket att räkna med!

Vi bar den sjuke till hotellet där vi först klädde av honom och därefter klädde på honom med en blå overall plus bröstmärke i form av en lika trött fågel, därefter åtta guldgaloner, fyra på varje slokande axel, vilka båda just nu dock mest påminde om designen hos en pava gammalt Porteröl!

Eftersom vårt sällskap bestod av dubbel besättning, d.v.s. två kaptenar, två styrmän och en färdmekaniker blev problemet så småningom bara att få ombord den kalaströtte

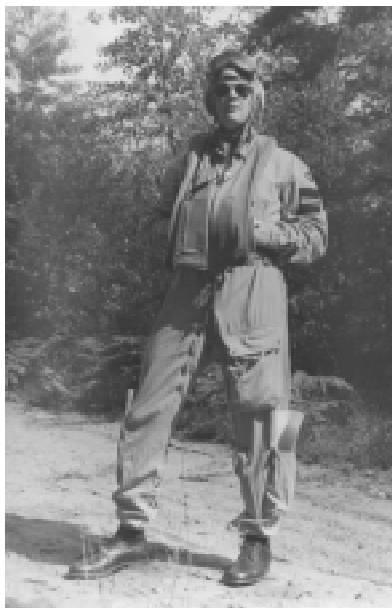
på vårt stora fraktflygplan. Vi skulle dock få erfara, att så fåvitsk var inte den afrikanska flygplatsbyråkratin att det hela skulle vara enkelt. Vi hade att passera samma procedurer som vanliga passagerare, d.v.s. den publika hallen, passkontrollen, tullvisitationen och säkerhetschecken. Vi tillgrep en rollstol! I denna satte vi Kapten och för att staga upp honom placerade vi våra resväskor runt honom och i hans knä... Så avancerade vi likt commandosoldater sakta och beräknande genom systemet med tålmodigt väntande passagerare, för så är det i Afrika! Många ömkade sig ljudligt över den sjuke pilotens situation. Skulle han överhuvudtaget komma sig? Afrika var ett förfärligt land när det gällde ökända åkommor som de vita ett stod emot, sa man. Poor, poor Captain, God bless you!

Så småningom efter en hel rad olikartade problem, vi hade t.ex. nästan varit tvingade att hissa pestflagga, fick vi till sist ombord vår chefpilot, ännu i en till synes behaglig coma, för han log i sömnen.

Han hade nu länge nog tyckts vara bortom all hjälp, men började med ens raska sig och kraxade yrvaket efter öl.

Uppe på höjd och med kurs mot Europa hade sjuklingen åter börjat få färg, harklade sig ljudligt och talade redan om att besöka en god lokal på nästa övernattningsställe. Först nu blev vi lugna och förstod att han snart skulle vara fullt frisk och vid normala vätskor.

Så vitt jag vet lever Kapten ännu efter 30 år i högönskelig välmåga och har fortfarande den konstitutionella rätten att bli vald till sitt lands statsöverhuvud, något som förstås är betydligt mera möjligt än troligt!



Ulf Wiberg

Följ med LFK till Sylt den 18-20 augusti

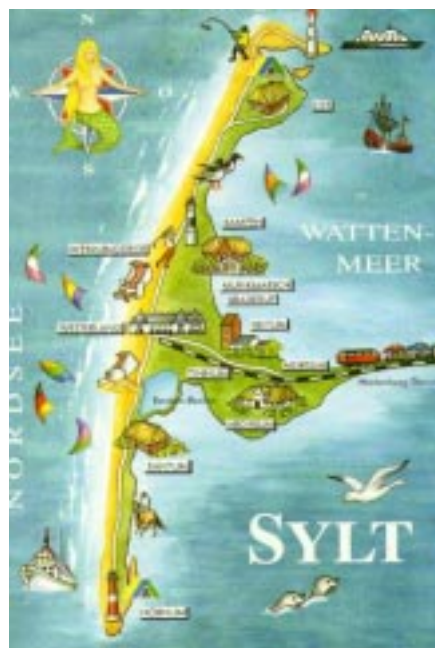
Den nordtyska ön Sylt som är den största av de Nordfrisiska öarna ligger i Nordsjön nära gränsen till Danmark. Ön är nästan 4 mil lång men mestadels endast någon kilometer bred.

Vi startar från Linköping på fredag förmiddag den 18 augusti och flyger mot Göteborg där vi tullar ut. Från Göteborg fortsätter vi över Kattegatt mot Danmark. Beroende på färdväg passerar vi Jylland eller kanske öarna Läsö, Samsö och Fyn. Strax efter gränsen till Tyskland är det dax att landa på Sylt. Vi räknar med att bo 2 nätter på ön. Hemresa på söndag den 20 augusti.

Kom till klubbhuset

onsdag den 21 juni kl. 18:30

då vi fortsätter att planera vår flygresa till Sylt samt sommarens övriga klubbutflykter.



Mer information om Sylt på:

<http://abc-sylt.de>

<http://www.westerland.de>

Kortare utflykter

Förutom resan till Sylt planeras några kortare klubbutflykter under sommaren enligt programmet nedan.

OBS: nytt datum för utflykten till Strömstad!

13-15 juli	Hemavan	Fly in i Hemavan! I Hemavan finns allt inom gångavstånd från flygfältet. Hemavans Fjällflygklubb arrangerar flera aktiviteter som t.ex. sjöflyg, följa-John-flygning mellan fjälltopparna och bergsklättring. http://www.hemavansflygplats.ans.se http://www.tarnafjallen.com
26 juli- 1 aug	Oshkosh/ USA	EAAs stora fly in i Oshkosh är en upplevelse som går utanpå det vanliga. Vi kombinerar resan med andra sevärdheter på vägen. Flygandet överlåter vi dock till någon med tillgång till större maskiner och lämnar våra hemma. http://www.eaa.org http://www.airventure.org
26-27 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. Övernattning. http://www.kosteroarna.com http://www.stromstadtourist.se

Det finns anmälningslistor 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.

Några andra utflykter väl värda en resa är fly in på Visingsö den 5 augusti (<http://www.visingso.net>) samt Kräftstjartsvängen i Siljansnäs den 11-13 augusti (<http://www.flygklubben.just.nu>).

Väl Mött!

Mats Modorato tel: 013-414 65 (hem)
013-18 23 89 (arb)
e-post: mats.modorato@saab.se



Segern åter till LFK

En av Sveriges vackraste (flyg)platser ligger inom en halvtimmes flygning från Linköping. Platsen är förstås Visingsö, och i samband med årets upplaga av Stjärntävlingen, visade ön sig från sin bästa sida. Strålände solsken lockade inte bara tokiga precisionsflygare, utan även massor av turister till ön. De flesta missade dock det som tilldrog sig längst norrut på ön bland golfgreenen och missionstältet.

Det är nämligen där vi håller till, vi glada entusiaster som varje år samlas för att umgås och tävla om det åtråvärda vandringsspriset i Stjärntävlingen. I år var vi 15 stycken, vilket är betydligt färre än under storhetstiden, då en utslagningstävling till landslaget kunde locka runt 50 deltagare. Men, tillräckligt många för att genomföra tävlingen vilket bl.a. gladdde oss ditflugna LFK:are, Lars Östling och jag själv.

Navbanan på Stjärntävlingen brukar antingen gå öster eller väster om Vättern, men nytt för i år var att vi flög söderut. Det betydde att vi rundade Jönköping och fortsatte söderut längs E4:an. Det låter ju inte så svårt, men det var bara det att E4:an inte var utsatt på kartan... Det ryktas för övrigt att kartan delats med SM i Eksjö, så av det kanske man kan gissa åt vilket håll den banan går.

I likhet med förra året, så blåste det 15-20 knop under naven. Det betyder rejäl vindupphållning och svårnavigerat, då vinden

kommer från vänster, vilket i sin tur medför en hel del oren flygning och illamående. Undertecknad mådde minst illa (eller kanske flög bäst) och tog ledningen före Sven Bohlin och "Team Nylén". Att det brukar vara jämnt mellan far och son Nylén vet vi sen gammalt, men denna gång var det nästan lite väl överdrivet: Båda hade 75 tids- och 80 spaningsprickar efter naven...

Den hårda vinden höll i sig till landningstävlingen. Det finns gott om alternativa banor på Visingsö, men 270° 15 knop betyder att ingen passar riktigt bra. Som god kompromiss startade vi bana 19 och landade 33, vilket för övrigt gav en mycket effektiv landningstävling. Trots sidvinden lyckades Arne Nylén med bedriften att få totalt endast 8(!) prickar. Av startfältets 15 piloter så hade 10 stycken under 100 prickar, vilket visar på mycket hög klass på startfältet.

Det var mycket ovisst efter landningstävlingen vem som hade vunnit. Ätminstone tre piloter hade häng på segern, men jag lyckades för en gångs skull hålla undan. Särskilt glad blev jag för årets seger, dels för att det innebar att jag erövrade det nuvarande vandringsspriset för gott, dels för att jag gick om Carl-Mårten Danielsson i Stjärntävlingens "maratontabell".

Mats Warstedt

Resultat:

Nr	Namn	Klubb	Nav:	Spaning:	Landning:	Summa:
1	Mats Warstedt	Linköping FK	60	60	24	132
2	Sven Bohlin	Stockholms FK	36	100	47	159
3	Arne Nylén	Botkyrka FK	75	80	8	159
4	Johan Nylén	Botkyrka FK	75	80	58	184
5	Anders Hellström	Stockholms FK	114	60	28	188
6	Jan-Olof Friskman	Gävlebygdens FK	197	110	13	313
7	Anders Hedborg	Ludvika K	186	130	34	333
8	Henry Lindholm	Stockholms FK	143	180	95	370
9	Bror-Erik Hjulstad	Vaernes K	187	80	257	395
10	Lars Östling	Linköpings FK	93	100	33	409
11	Bo Rydberg	Botkyrka FK	189	220	12	475
12	Lars-Inge Karlsson	Gävlebygdens FK	458	210	12	764
13	Anders Rogberg	AK Göteborg	846	390	43	1247
14	Leif Höglund	Jönköpings FK	1054	200	104	1306
15	Roland Olson	Ludvika FK	1711	530	222	2352

KM & debutanttävlingen 2000

Hårt mellan Modorato och Wallerman!

LFFK:s klubbmästerskap & debutanttävling är en öppen tävling för alla precisionsflygfantaster. Denna gång hade tävlingen även rönt intresse i vårt västra grannland, med två gästande flygplan flugna av Bror-Erik Hjulstad och Dag Edvard Larsen. Tillsammans med "våra egna" norrmän Gaute Thomassen och Björn Digre, hade vi nästan kunnat inrätta en norsk klass. Ytterligare fyra piloter från Stockholm och Eskilstuna hade slutit upp, och i de egna leden återfann vi tre debutanter.

En liten "lurighet" med årets navbana, var att piloterna flög exakt samma bana som förra året – fast baklänges. Var det inte då en stor fördel för dem, som var med förra året? Knappt – det är helt annorlunda att flyga en track åt andra hållet, vilket jag tror alla tävlande kan skriva under på (prova gärna någon gång!). Dessutom är ju alla duk- och fotomål annorlunda. För övrigt så var det endast två piloter som märkte att det var samma bana.

Hjälpt eller ej, ledare efter naven var fjolårsvinnaren Mats Modorato, tätt följd av Anders Wallerman. Efter försäljningen av Safarin, har Anders nu börjat hitta rätt i Cessnan. Se upp för honom i fortsättningen! Bland debutanterna öppnade Peter Purin och Ove Widnersson med 154 respektive 232 tidsprickar, två mycket bra resultat. Efter nav och spaning, hade Ove t.o.m. häng på klubbmästerskapet!

Under hela naven bjöds på solsken och svag vind, vilket höll i sig även till landningstävlingen. Den vind som fanns hänvisade oss till bana 11, vilket brukar innebära dåliga referenser, eftersom det inte finns markeringar till vänster om de landande. Tornet stängde dock lägligt, så även den detaljen kunde fixas, med en tydlig nollmarkering mitt i banan. KM-aspiranterna Mats och Anders höll sig nära denna nolla på samtliga landningar, vilket ökade spänningen inför resultat-sammanräkningen. Även i år drog Mats det längsta strået, med 30 prickar tillgodo på tvåan. Ove Widnersson höll precis undan för Peter Purin och blev bäste debutant.

Bland våra hitresta gäster, så dominerade Claes Magnus Johansson precis som förra året naven, och ryckte till sig en betryggande ledning. Tyvärr upprepade sig förra årets historia på landningstävlingen också, där Claes dömdes för felaktig isättning av hjulen. Istället blev veteranen Bror-Erik Hjulstad fram och knep förstaplatsen. En prestation som "stack ut" i resultatlistan var Göran Kaijsers 36 tidsprickar, vilket var mycket starkt med tanke på att han började tävla för bara ett par år sedan.

Ett stort tack till alla tävlande och alla tappra funktionärer, som denna gång kunde njuta av underbart vårväder ute i busken!

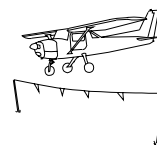
Tävlingsledarna Lars Östling & Mats Warstedt

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Klubb</u>	<u>Nav:</u>	<u>Spaning:</u>	<u>Landning:</u>	<u>Summa:</u>
1	Bror-Erik Hjulstad	Vaernes FK	75	60	51	160,5
2	Claes M Johansson	Stockholms FK	36	40	252	202,0
3	Sven Bohlin	Stockholms FK	111	100	44	233,0
4	Göran Kaijser	Stockholms FK	36	330	157	444,5
5	Mats Modorato	Linköpings FK	144	270	78	453,0
6	Anders Wallerman	Linköpings FK	197	240	92	483,0
7	Harry Johansson	Eskilstuna MFK	147	260	288	551,0
8	Dag Edvard Larsen	TFK	195	370	289	709,5
9	Gunnar Franzén	Linköpings FK	367	300	234	784,0
10	Gaute Thomassen	Linköpings FK	360	270	463	861,5
11	Ove Widnersson	Linköpings FK	232	280	835	929,5
12	Tomas Karlsson	Linköpings FK	424	330	375	941,5
13	Peter Purin	Linköpings FK	154	590	424	956,0
14	Håkan Börjesson	Linköpings FK	963	340	559	1582,5
15	Björn Digre	Linköpings FK	819	420	854	1666,0

Klubbmästare: Mats Modorato

Bäste debutant: Ove Widnersson

Segrare öppna klassen: Bror-Erik Hjulstad



Aktuella landningstävlingens resultat

GRIPEN 1			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 2000-04-25			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind: 280°/5 kt			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	Gaute Thomassen	IFX	1		3	12		24	15		30	-2		14	71	1
2	Lars Östling	IFX	-10		70	4		8	6		12	1		3	93	2
4	Mats Warstedt	IFX	5		15	16		32	22		50	8		24	121	3
3	Göte Agenhed	IFX	-1		7	11		22	28		60	24		65	154	4
7	Anders Wallerman	IFX	36		110	-5		20	0		0	27		80	210	5
1	Mats Modorato	KMH	8		24	30	2a	200	13		26	1		3	253	6
8	Seve Barth	IFX	-1		7	7		14	<-25		200	-12		84	305	7
6	Håkan Carlsson	IZH	<-25		400	<-25		200	5		10	>45		400	1010	8

GRIPEN 2			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 2000-05-08			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind: 110°/8-9 kt			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.
9	Gaute Thomassen	IFX	10		30	-8		32	1		2	-4		28	92	1
2	Lars Östling	IFX	-7		49	-1		4	0		0	-6		42	95	2
7	Anders Wallerman	IFX	1		3	7		14	13		26	20		60	103	3
5	Seve Barth	IFX	-12		84	0		0	-4		16	7		21	121	4
3	Göte Agenhed	IFX	-12		84	0		0	-11		44	16		48	176	5
1	Peter Purin	KII	-10		70	<-25		200	13		26	6		18	314	6
8	Mats Modorato	KII	-2		14	<-25		200	12	2a	174	6	2a	168	556	7
6	Gert Eriksson	KII	13		39	-11		44	43		90	>45	7	400	573	8
4	Mattias Kastman	KII	8		24	9		18	<-25		200	6	7	400	642	9

GRIPEN 3			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 2000-06-05			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind: 020-050°/3-6 kt			Bana: 11 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.
4	Seve Barth	IFX	7		21	23		50	-1		4	7		21	96	1
6	Gaute Thomassen	IFX	12		36	6		12	19		38	6		18	104	2
2	Lars Östling	IFX	3		9	16		32	14		28	-5		35	104	3
3	Mats Modorato	KEN	-13		91	-24		100	-1		4	0		0	195	4
1	Peter Purin	KEN	-3		21	>45		200	36		80	15		45	346	5
5	Gert Eriksson	KEN	35		95	11		22	>45		200	43		125	442	6

Flygplan från Piper

Pipers produktprogram för år 2000 består av Warrior, Archer, Arrow, Saratoga, Malibu, Meridian samt Seminole och Seneca.

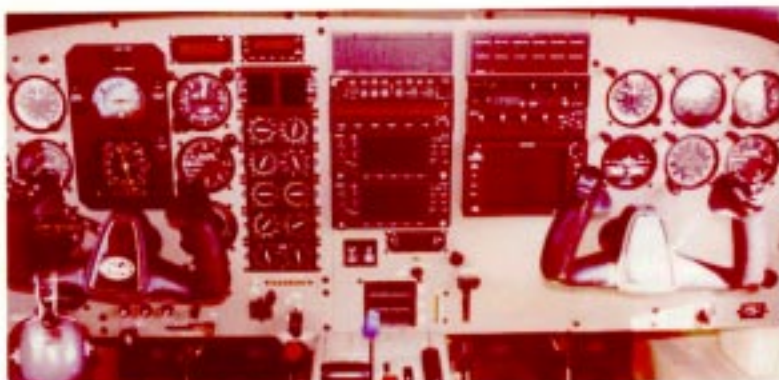
Nya leveranser

Saab Nyge Aero kommer att få hem för omedelbar leverans Archer och Seneca under året. Förändringarna på årets modeller är att i dag är samtliga flygplan utrustade med avionik ifrån Garmin och S-TEC.

Vi har under årets början haft förmånen att få leverera en Malibu SE-ILP (I Love Piper) till Sit Down i Västerås. Flygplanet är fullt utrustat med en ny typ av propeller och vi kommer också att installera Meggit EFIS så snart den blir typgodkänd.

Flygplan för flygutbildning

Vi har under fjolåret haft förmånen att leverera inte mindre än åtta stycken flygplan till NAC i Bardufoss att användas till utbildning av trafikpiloter i samarbete med SAS. Ett flertal större flygskolor i världen har efter noggrann utvärdering kommit fram till att Piper Archer, Arrow och Seneca är de mest lämpliga flygplanen när det gäller utbildning av nya piloter och samtidigt får man en oslagbar drifts-ekonomi. Fördelen med att köpa ett nytt Piperflygplan är bland annat att man kan skräddarsy flygplanet helt efter egna behov och krav. Kontakta Carl-Gustaf Werner för en offert på ett flygplan.



Saab Nyge Aero AB

SAAB NYGE AERO AB, P.O. BOX 321, SE-611 27 NYKÖPING
TELEFON +46 (0) 155-771 00, TELEFAX + 46 (0) 155-26 72 52
www.nygeaero.com