

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 4 2000



Anmäl dig till KSAKs
100-årsfest snarast!
Se sidan 10!

Mats Warstedt 2:a på VM!
Se sidan 9!

FAI generalkonferens i
Linköping



Se sidan 10!



Två stycken SE-GCM utanför klubben? (Sid. 6)



*Mats Warstedt 2:a på VM!
(Sid. 9)*



Bilder från årets Farnborough Airshow (sid. 17-20)

Hangarfest

B-B-Q 

5 okt. 19:00

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
LuFF-spalten	4
Om klubbverksamheten	4
Oally 2000 - ett flygäventyr . .	5
Thors miniatyr-Cub	6
EAAs fly-in på Barkarby	7
Wheels & Wings i Varberg . . .	7

Visby/Halmstad-LuFF 2000	8
VM i precisionsflygning	9
FAI Generalkonferens samt Öppet Hus	10-11
SM i precisionsflygning	13
NM i precisionsflygning	14
Haveriet i Arlanda skog	16
Farnborough Airshow 2000	17-20

...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. 5): 30/9

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 4

Nummer 4 av Kontakten är nog det roligaste numret på året. Visserligen innebär det att en stor del av säsongen har förflutit förbi, och det är ju lite tråkigt, men samtidigt innebär det att mycket har hänt som kommer med i tidningen. Detta gör att den blir bland årets mest välfyllda och det är roligt när man är redaktör. Detta år har den faktiskt blivit bland de nummer som krävt mest jobb under min tid som redaktör, och det innebär tyvärr att den blev lite sen. Hoppas att det var värt att vänta lite på!

Notera att anmälan till KSAKs 100-årsfest skall ske innan 30 augusti. Jag vet att detta nummer kommit ut för sent för detta, men sannolikt går det att anmäla sig efter 30 augusti också.

Missa heller inte sidorna om FAI-konferensen på mittuppslaget, inbjudan till hangarfesten och inbjudan till Lennarts föredrag!

Det ser ut som om nästa nummer också kommer att innehålla en hel del, eftersom det kommer att hända mycket i klubben i höst. Arrangemangen runt FAI-konferensen med Öppet Hus, hangarfesten, Lennarts föredrag, Decathlon t.ex.

Och så måste jag förstås passa på att gratulera Mats Warstedt till prestationen att bli 2:a på VM i precisionsflygning!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

OBS: Jag har i sista stund fått veta att anmälningstiden till KSAK-festen är något förlängd! Anmäl dig snarast!

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Arne Bergström	60 år	29 aug.
Reinhold Andersson	60 år	2 sept.
Fredrik Lindahl	30 år	10 sept.
Lars Hansson	60 år	11 sept.
Lena Klasén	40 år	18 sept.
Peter Printzén	40 år	28 sept.
Lars Folke Lundkvist	70 år	30 sept.
Stig Holmström	60 år	4 okt.
Paul Pinato	50 år	10 okt.
Roger Sverker	50 år	15 okt.
Bengt-Olof Norélius	50 år	17 okt.

Ordförandens spalt



När detta skrivs är vi nyss hemkomna från klubbresan till Sylt, en liten ö belägen i nordvästra Tyskland nära gränsen till Jylland. Det kommer en utförlig reseberättelse i nästa Kontakten. Resan genomfördes som planerat mellan 18 t.o.m. 20 augusti och blev mycket lyckad med intressanta flygupplevelser och trevlig samvaro på den lilla ön. Har någon förresten försökt cykla ikapp med Ernst Persson i 4 mil på omväxlande asfalt och sandvägar? Prova gärna om ni har god kondition!

Sommarens stora händelse alla kategorier, förutom det miserabla flygvädret, är framgångarna för vår duktige tävlingsflygare, i precisflyg, Mats Warstedt. Han vann SM totalt, navigerings- och spaningsmomentet i NM (10:e plats totalt) och sist men inte minst blev han 2:a i VM som arrangerades i Västerås. Även där vann han navigerings- och spaningsmomentet och var ytterst nära att vinna totalt. Han kan med gott samvete slå sig för bröstet och påstå att han är världsmästare i dessa delgrenar. Vad sägs förresten om landningsresultatet, -2, 0, 0 och +5.

Vilken säsong! Grattis än en gång!

En inventering av vad som behöver fräschas upp in- och utvändigt har genomförts på respektive flygplan. Detta är utöver den vanliga tillsynen och underhållet som vår tekniska avdelning sköter på ett utmärkt sätt. Uppfräschningen är avsedd att öka

trivseln och vårda våra flygplan som används frekvent och slits hårt. Klädseln på stolarna är t.ex. utsliten i vissa flygplan. Vi skall börja med IFX och sedan fortsätta successivt med våra Cadeter och Archrar i en lämplig takt. Har ni förresten lagt märke till hur blanka våra flygplan blivit sedan våra medarbetare Håkan Berglund och Krister Karlsson börjat och vaxa flygplanen regelbundet?

När det gäller Decathlon så väntar vi bara på klartecken för lastning och transport åter till Sverige. Reparationen har, som tidigare meddelats, tagit mycket längre tid än beräknat. Vi får använda den gamla devisen "Den som väntar på något gott.....".

Glöm inte konferensen "FAI General Conference", 25–30 september, med i år KSAK eller Kungl. Svenska Aeroklubben som ansvarig för arrangemanget. FAI – the World Airsport Federation engagerar flygsportare i ca 85 länder. KSAK har detta flygets år 2000 valt att förlägga konferensen till Linköping i egenskap av flygets huvudort i Sverige. Det kommer att vara ca 40 länder och 140 personer representerade vid konferensen. Förmiddagen den 26 och 27 september anordnas det intressanta seminarier som samtliga klubbmedlemmar är välkomna till. Se detaljerat program på klubben. Dessutom kommer klubben anordna aktiviteter under kvällarna och öppet hus på lördagen. På kvällen den 29:e så är det KSAK:s 100-års middag där även här samtliga medlemmar är välkomna.

Ta tillfället i akt och ställ upp! Vi ses!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Juli månad var ingen höjdpunkt när det gäller flygtidsuttaget, vilket återigen bevisar vädrets avgörande betydelse för vår hobby. Många hade bokat plan för långresor, och av förståeliga skäl var det inte särskilt lockande att ge sig iväg långt från Linköping när det regnade flera gånger om dagen vissa julidagar. Men dessförinnan var 2000 ett bra flygår, och nu i augusti är det full fart igen. Man får hoppas att klubbutflykterna till bl a Strömstad och Sylt i Tyskland går att genomföra.

Även skolningen saktade av i juli, många elever åkte på semester. Nästa PPL-kurs (förut hette det A-kurs) börjar tisdagen den 26 september kl 18.30. Värva gärna nya elever, det finns några platser kvar. I övrigt är vi beredda på ett stort antal inflygningar på vår efterlängtna Bellanca. Håll utkik på klubben efter en anmälningslista för Bellanca-inflygningar. Den teoretiska biten med tekniskt prov mm genomförs gruppvís vid särskilda Bellanca-kvällar.

Tyvärr har vi haft en dyrbar incident nyligen, då en pilot startade upp IUD med bogserstången kvar. Propellern blev så skadad att den inte gick att reparera. Piloten "hade bråttom" och gick inte runt planet före start, vilket man ska göra även om man som i det här fallet "bara" skulle taxa bort till tankanläggningen. Vi har inte råd med sådana här incidenter.

Det har varit några fall med flygning utan färdtillstånd i kontrollzonerna den sista tiden. Alla måste vara noga insatta i vad som gäller t ex när Malmen-tornet är stängt och SAAB-tornet tar tillbaka sektor B av sin kontrollzon. Den sträcker sig ända bort till Älvestad och Ljung.

Denna gång finns det inte mindre än 8 nya A-certinnehavare att gratulera:

Anders Berglund, Linus Bladh, Hans Bergman, Iver Hansen, Nicolaus Lundbohm, Tommy Rosell, Anders Rubensson, Jesper Tordenlid

Sture B



Om klubbverksamheten

Tjena

Hoppas att ni lyckats flyga mycket mellan regnskurarna i sommar.

I höst är det mycket på gång i klubben, se "På gång i LFK" spalten. Vi har ställt in öppet hus den 2:e september för att i stället lägga all energi på öppet hus vid FAI-konferensen den 30 september, med början kl 10.00. Då kommer nämligen alla klubbens medlemmar, en stor del av Linköpings befolkning och de flesta FAI delegaterna hit. Programmet är inte helt klart i skrivande stund men det ska finnas många experimentals och veteraner att vila ögonen på. Alf Ingeson Thoor kommer att uppvisa Saab Safir akrobatik.

Segelflyg och fallskärmsklubben ska finnas både i luften och på marken. Förhoppningsvis också DC3 och B17. På eftermiddagen blir det Linköping open landningstävling. Busslinje upprättad mellan klubben och banan för tävlingsdeltagare och publik.

Utställning, käk, fika och mycket mer. Hör av dig till mig om du kan tänka dig att hugga i och hjälpa till under dagen, det behövs.

Nästa datum att anteckna är torsdagen den 5:e oktober. Hangarfest kl 19.00. Vi inviger den nya hangaren (och att porten är uppsatt) och firar att Bellanca är hemma nymålad och fin.

Mats Warstedt berättar om sin bedrift att ta hem VM- silvermedaljer i precisionsflygning, både individuellt och i lag.

Vi kommer att grilla, om vi blir tillräckligt många blir det helstekt gris. Skriv upp ditt namn på anmälningslistan på klubben.

Sist men absolut inte minst, så kommer Lennart "Johannes" Johannesson berätta om sina år på Saab och LFK under ett föredrag på Flygets hus. För klubbmedlemmar tillkomna senare än -94 då "Johannes" slutade som flygchef på LFK, kan upplysas att han började redan 1955 som segelflyglärare på klubben och blev motorflyglärare 1971 samtidigt som han hade arbetet på Saab. Läggs onsdagen den 18 oktober kl 18.00 på minnet för detta evenemang. Rostbiff och potatissallad. Anmälningslista finns på klubben.

Gert Eriksson
klubbverksamheten
013-77158, 070-2489300

Sommaren är väl kanske den årstid som är mest förknippad med flyg för de flesta. I LuFF har vi för närvarande ett långt och skönt sommarlov (tre månader) och i och med det är många bortresta, så det har inte blivit så mycket flygande som vi skulle ha önskat. Sen har väl vädret kanske gjort sitt också! Vi har dock hunnit med en liten resa till Visby och Halmstad, då vi bl.a. var med i radio över hela Sverige! Läs reportaget längre fram i tidningen!

Föreningen växer så den knakar och är bland de största föreningarna på universitetet. Om några dagar kommer några tusen helt nya studenter som skall börja läsa här och vi skall då se till att alla dessa nya människor får reda på vad LuFF är och får möjlighet att gå med i föreningen. Under vecka 34 kommer vi bl.a. att ha en utställning på campus där vi kommer att informera om oss samt dela ut informationsmaterial om flygning i Linköping. Några veckor senare blir det en Visingsö-resa för framförallt alla nya medlemmar.

Senare under hösten håller vi på att planera för både det ena och det andra. Minst en resa och ett studiebesök lär det bli! Vi kommer även att ha ett planeringsmöte för alla våra medlemmar där vi diskuterar kommande aktiviteter.

Under sommaren har vi även hunnit med att fräscha upp vår hemsida. Förutom att layouten på en del ställen har gjorts om har vi lagt till en del nya sidor, bl.a. om hur det är att ta flygcert som student!

Jag kan också meddela att det nu finns möjlighet för alla, inte bara studenter, att bli medlemmar i LuFF! Vi kallar detta för "stödande medlem" och den enda skillnaden är att man inte har rätt till de rabatter som våra ordinarie medlemmar erhåller. Medlemskapet kostar endast 40 kr/år. Intresserad? Gå in på vår hemsida, klicka på "Bli medlem!" och fyll i formuläret!

Under tiden Johan Hammarström, LuFFs ordförande, är i Australien kommer jag att skriva LuFF-spalten. Om ni undrar över något, tveka inte att höra av er!

Trevlig fortsättning på flygåret!

Daniel Hoffmann
Vice ordförande LuFF
E-post: vordf@luff.studorg.liu.se
Hemsida: www.studorg.liu.se/luff/
Telefon: 013-27 40 03.

Vårfest i Mexikansk anda

Fredagen den 16 juni arrangerade flygklubben den sedvanliga vårfesten och som det brukar var vädret med oss (nästan hela tiden). Gert Eriksson som nu sköter klubbverksamheten bjöd på tortilla med alla tillbehör det innebär samt valfri dryck och efter det serverades kaffe med kakor.

Kvällen förflöt under trevligt samkväm och många dråpliga flyghistorier berättades. Sture B lyckades även denna gång hinna

hem från reklamuppdrag innan maten tog slut. Uppslutningen var god även om det fattades många som vi hoppas förstår vad de gick miste om och kommer på nästa tillställning.

Slutligen vill jag ge en eloge till Gert för fint arrangemang.

Thorleif

Oally 2000-ett flygäventyr

Det hela började egentligen för några år sedan då Håkan Carlberg kom på idén att man skulle besöka Sveriges alla flygplatser inom en flerårsperiod. Ett antal flygsugna individer nappade på idén och vips, ett Rally var fött. Nu bor vi ju som bekant i Östergötland varvid namnet skrivs som det uttalas, Oally. Förra året var det premiär för Oallyt, sex flygplan flög då en nordlig bana och besökte bl a Älvdalen & Sälen.

De hade ett strålande väder under hela resan vilket inspirerade många andra att hänga på nästa gång och från LFK deltog bl a Mattias Ydreborg (PA28), Håkan Carlberg (Colibri) och Thorleif Gustafsson (Murphy Renegade) i årets upplaga, Oally 2000. Bland övriga flygplan i Oallyt kan nämnas 2 motorseglare, 2 Safirer, 1 C-172, 1 C-182, 1 PA-28, 1 Jodel samt ytterligare 1 Colibri.

Under hela våren planerades färdvägen och denna gång skulle vi besöka de flesta flygplatserna utmed vår kust, från Västervik mot Öland ner över Öresundsbroområdet och upp till Varberg. Därifrån skulle vi ta oss över Borås och till slutmålet Visingsö. Sammanlagt skulle vi besöka i runda slängar 24 olika flygplatser. Intresset för Oally 2000 växte sig allt starkare och vi fick sätta ett tak på 20 flygplan, detta nådde vi upp till under maj månad.

Alla anmälda flygplan delades in i olika grupper beroende på vilken marschfart respektive flygplan hade. Seriösa som vi är så fixade vi fina kepsar till alla inblandade med olika färg beroende på vilken fartgrupp man tillhörde.

Våren och sommaren kom och under maj månad hölls en flygträningsdag på Malmen där vi fick lära oss att flyga rote i grupper om två till fem flygplan.



Lunchpaus på Sandviks flygfält, Öland

Detta slog väl ut och nu kunde vi bara invänta startdatumet för årets Oally, torsdagen den 29 juni.

Dagen D kom och vi träffades på Västerviks flygplats och deltagarantalet hade nu sjunkit ner till 12 flygplan och ca 24 deltagare. Att så många valde att hoppa av berodde lite på att det utlovade vädret under de följande dygnet skulle bli allt annat än bra, något som verkade vara genomgående för sommaren år 2000... Hursomhelst, Västervik bjöd på ett trevligt välkomnande och efter lite varmkorv startade vi i våra grupper för att flyga till Oskarshamn där vi gjorde en studs&gå.

Färden gick sedan ut över Östersjön och mot Byxelkroks flygplats på Öland där vi återigen gjorde en studs&gå för att sedan landa på flygplatsen något längre söderut på ön, Sandvik.

De har ett kort gräsfält och i ena änden av detta går det en liten taxiväg in till en stor väderkvarn med tillhörande restaurang. Lunchsugna som vi var så parkerade vi våra flygplan utanför och kåkade lunch.

Mätta och belåtna var det sedan åter dags att flyga, denna gång dock bara en 10 minuters färd ner till Borgholm där vi skulle övernatta. Vi var jagade av dåligt väder under hela dagen och en timme efter att alla hade rest tälten så öppnades himlen över oss...länge.

Vad vi då inte visste var att vi skulle bli fast i Borgholm till söndag morgon, allt tack vare semestervädret som övertygande höll oss nere på marken med regn & blåst.

Under de dagar som följde så lärde vi oss Borgholm utantill, vi konsumenttestade våra tält i svåra förhållanden, vi flög med drakar inne i



Några av deltagarna samlade på Västerviks flygplats

centrum till övriga turistors stora glädje etc.

Skam den som ger sig, vi var ute på ett flygäventyr och då ska det flygas. Fredagskvällen bjöd på mindre dåligt väder och ett gäng hugade flygentusiaster gav sig upp på en snabbarrangerad landningstävling där det gällde att landa så nära ett märke på landningsbanan som möjligt.

De som inte flög stod utmed banan och hejade på eller letade efter sina tält som blåst bort under dagen. Med hopp om bättre väder gick vi så till vila.

Tydligt hade vi inte offrat nog åt vädergudarna under fredagen för lördagsmorgonen bjöd på samma stabila lågtryck som förut...

Våra fina planer på att besöka 24 flygplatser föreföll nu mer svårt än förut, men under kvällen blev det åter någorlunda bra väder. Detta måste man givetvis utnyttja, så efter kvällens grillfest startade vi för att runda öns norra udde.

Sammanlagt fem flygplan visade intresse för att i en läcker femgrupp flyga runt norra Öland upp till den Långa fyren och det var en av de finaste flygningar som jag hittills gjort.

Nere på marken stod folk och vinkade glatt och vi log i kapp med dem. En timme senare kunde vi passera över flygfältet i Borgholm i en imponerande formering vilken rönt stor beundran hos de avundsjuka piloter som valt att inte följa med på öturen.

En kort stund efter landning kom så det utlovade regnet tillbaka och vi började fundera på om vi någonsin skulle komma

(Forts. sid. 6)

Thors miniatyr- Cub

De flesta av oss har väl inte kunnat undgå att se den Cub i miniatyr som stått i tillsynshangaren på sistone. De flesta av oss vet väl också att det är vår tekniker Thor Romare som byggt den. Men vet ni följande?

Det har tagit Thor 12 år att bygga den, men bygget har legat nere i en period av tre år. Thor har byggt på vintrarna, på somrarna har han varit upptagen med riktiga flygplan.

Thor har byggt efter de originalritningar på Cub som klubben har. Fackverket är exakt original, även vingstrukturen. Dock är vingarnas spryglar i trä i stället för i metall. Thor ville att spännvidden skulle vara minst fyra meter, och multiplicerade därför ritningens mått med 1,6. Detta ger en skala på ungefär 2,4:1. Planet är målat som segelflygklubbens SE-GCM.

Thor har även gjort propellern själv, eftersom han har erfarenheter av att göra sådana. Det är heller inte första gången Thor bygger flygplan, det har han gjort hela livet. Mest skalaflygplan.

Men det har sina sidor att bygga modellflygplan. "En gång blev jag dålig i magen av bygget", säger Thor. "Jag ville ha bottnarna av två sillburkar som navkapslar, men jag kunde inte låta innehållet i burkarna förgås utan åt upp allt på en gång."

Anders W



Fackverk och vingar är enligt originalet



Det är inte första gången Thor bygger modellplan. Här en Tiger Moth som han byggt.

Oally 2000-ett flygäventyr, forts.

från Öland innan semestern var slut.

Vädergudarna på söndagen gav efter för våra hot & förbannelser och det såg ut att bli bra väder under hela dagen. Vi hade planerat att åka runt hela kusten, men vi insåg att tiden inte skulle räcka till varvid vi planerade in en flygning över mörkaste Småland istället.

Vi startade i grupperna igen och besökte i tur och ordning Emmaboda-Älmhult-Feringe-Värnamo och landade till slut för en lunchpaus i Eksjö. Några kilo tyngre startade vi sedan för att

gå till vår sista brytpunkt, Visingsö. Här hade vi det finaste vädret under hela resan och vi stannade ett bra tag innan det var dags att åter lyfta för att gå mot respektive hemmaflygfält, Malmen eller SAAB.

Oally 2000 blev inte exakt som planerat men vi var rörande överens om att vi ändå fått fina flygupplevelser samt att vi ska flyga originalrutten nästa år istället!

Mattias Ydreborg



BHT-1 konstruerades av Erik Bratt m.fl. på 40-talet. Den håller nu på att renoveras till flygande skick.



Mattias Ydreborg med kamrater kom till fly-inet med KEN.

EAAs fly-in på Barkarby

Årets EAA-fly-in på Barkarby 3-4 juni bjöd som vanligt på mycket att se. En av höjdpunkterna var BHT-1, vilken Erik Bratt m.fl. konstruerade på 40-talet. Den håller nu på att restaureras till flygande skick. Andra höjdpunkter var alla de AN-2 som brukar komma dit och alla hembyggen som visades upp.

Under dagarna hölls flera "seminarier" där olika tekniker vid flygplansbyggen visades upp för intresserade. Ett utmärkt tillfälle att få inblick i vad det innebär att bygga ett eget flygplan, och kanske välja den metod man föredrar för ett eget projekt. Bland annat behandlades bygge i plåt, samt bygge i komposit. Dessutom arrangerades som vanligt "Staffans navrunda" samt följa-john-flygning över Stockholm. Båda dessa arrangemang rekommenderas att vara med på!

Bland folket fanns flera kända linköpingsflygare, bland andra Ernst Totland med sin RV-6, Thorleif med sin Renegade, Erik Bratt med sin Jodel, Bosse Ahremark, Lasse-i-tornet, Paul Pinato. Åtminstone två plan kom dit från LFK, varav ett (KEN) flögs av Mattias Ydreborg med kamrater.

Anders W.

Kjell-Ove Gisselson höll i seminariet om bygge i plåt. Kjell-Ove håller på att bygga en RV-6.



Wheels & Wings i Varberg

Eftersom klubbutflykten till Hemavan tyvärr blev inställd på grund av dåligt väder åkte det gänget till Varberg och "Wheels & Wings" i stället. Wheels & Wings är en utställning av både bilar och flygplan, tonvikten ligger dock på bilar. Det fanns många bilar men ganska få flygplan att titta på.

De flygplan som fanns var dock mycket sevärda. B17 flögs i en fin uppvisning av Kjell Nordström, Åke Jansson gjorde förbiflygningar med sin DC3 och visade även imponerande korta landningar.

Anders W. *Rolls Royce Meteor från en Centurionstridsvagn ställdes ut av Varbergs gymnasium*



Wheels & Wings - utställning av både bilar och flygplan

Åke Jansson gjorde förbiflygningar med sin DC-3



Visby/Halmstad-LuFF 2000

– Vad vore en sommar utan åtminstone en LuFF-resa? var vi tre LuFFare som sa i början av sommaren. De flesta LuFFare hade redan åkt hem till sina respektive hemstäder, så vi bestämde oss för att göra en liten resa innan vi gjorde detsamma.

På måndagen strax efter midsommar skulle vi ge oss iväg med SE-KIT. Vi var bara tre personer men hade med oss packning för femton (kändes det som)! Det förvånar mig fortfarande hur allt fick plats i flygplanet. Det fick ju knappt plats i bilen, som har ett stort bagageutrymme! Men så här i efterhand kan man bara konstatera att Archrarna faktiskt lastar en hel del!

Det här var på den gamla goda tiden när det vedervärdiga vädret ännu inte dragit in över Sverige. Vi hade dock en del moln över fastlandet och havet, men Visby lovade sol! Vi startade bana 11 och steg till FL90 (9000 fot). Hela vägen till Gotland flög vi över ett lågt heltäckande molntäcke som hindrade oss från att se havet, men vackert var det! Ungefär mitt emellan fastlandet och Gotland fick vi syn på en 37:a som började cirkulera runt oss några tusen fot lägre. Hmm, hade vi verkligen lämnat färdplan? Vi väntade för att se om han sköt någon Sidewinder mot oss, men han lämnade oss ifred efter ett tag, så färdplanen måste precis ha kommit in!



Ingenmansland. Linköping - Visby 3000 meter över havet.

Efter en timme i luften och landning bana 21 taxade vi till flygklubben där vi parkerade. Parkerar man där är stan på gångavstånd och man slipper ta taxi. Optimistiska som vi var hade vi inte bokat rum i klubbstugan, men vi hade tur – två rum fanns lediga! I annat fall hade vi tält med oss, men det behövdes ju inte nu. Vi packade upp (inte allt!) och vandrade in till stan för att rekognosera inför kvällen. Vi hade nu hunnit bli riktigt hungriga, så vi åt en bit mat på en trevlig restaurang som vi hittade.

För mig var det första gången jag var i Visby (eller på Gotland över huvud taget) och det första som slog mig var hur olik stan är från resten av landet. Det känns nästan som en mindre syd-europeisk stad när man går runt där på gatstenarna och ser alla gamla hus och små butiker. Till och med Systembolaget hade en specialdesignad logotyp över dörren i trä och sten!

Efter att ha gått ordentligt vilse på vägen tillbaka till klubbstugan kom vi till slut i alla fall fram. Vi lekte lite med "klubbhunden" Busa, en schäfer, och gjorde oss sedan i ordning för kvällen. Vi tog fram grillen, dukade bordet och korkade upp! Busa stod bredvid och tittade på köttbitarna med stora ögon. (Han fick en liten bit)! Av någon anledning stod radion på och vi hörde att P4 Karlavagnen sände ett program om flyg. Folk fick ringa in och berätta om någon flygupplevelse de varit med om. Det var allt från en hemsk olycka i Mexico och ballongfärder över Stockholm, till... och nu kommer det roliga... LuFF i Visby! När

programledaren läste upp telefonnumret till programmet ringde [CENSUR] (en av oss) till programmet. Efter tioalet försök kom han fram och fick under några minuter berätta om LuFF och flygning. Vi berättade att vi kommit från Linköping under dagen, festade nu i Visby och skulle vidare till Halmstad där vi skulle festa kvällen därpå! Bättre reklam för flygning tror jag inte man kan göra – speciellt inte för unga!



Skål! Middag utanför flygklubben i Visby.

Efter att ha varit med live i radion över hela Sverige åkte vi in till stan (med taxi denna gång) och fortsatte festandet där.

Dagen efter tog vi det lite lugnare. Vi såg stan, åt lite mat (och glass) och planerade för nästa flygning. Vi kontrollerade var vädret skulle bli bäst och Halmstad lovade mest sol. Vi ringde till ett vandrarhem där och sa ungefär "Hej, vi ringer från Visby och tänkte komma över till er om ungefär två timmar och skulle behöva ett rum". "I?" var deras svar. Det är faktiskt ganska fascinerande hur snabbt man tar sig fram i ett litet flygplan. Visby-Halmstad med bil är ett heldagsprojekt! Nu flög vi istället strax ovanför molnen på FL100 (10 000 fot) och hade den vackraste utsikt jag någonsin haft från ett flygplan (jag hade då bara haft certifikat i tre månader!).

Landning bana 01, parkering, in till stan, förfest på vandrarhemmet och sedan ut på stan. Vi träffade även några bekanta som visste var "de rätta ställena" låg. Dagen efter fick vi låna en bil och åkte ut till Tylösand där vi "softade" några timmar. Som bekant går klockan fort när man har det bra så efter en snabb middag åkte vi ut till flygplatsen, tankade och flög iväg hemåt, även denna gång på FL100 (p.g.a. moln)!



Framme i Halmstad. Bagaget fick knappt plats på bagagevagnen!

Oftast när man kommer in i klubbstugan efter en resa brukar det vara med blandade känslor. Dels är man nöjd med ännu en lyckad resa och tycker att det är trevligt att komma hem och dels skulle man vilja fortsätta att vara ute och flygluffa. Denna resa kändes dock något kort och vi hade utan tvekan fortsatt till nya destinationer om vi inte haft andra åtaganden i det "verkliga livet"! En oförglömlig resa var det inte desto mindre – definitivt något att göra om!

LuFFare: Fredrik Marciszko (foto), Johan Hammarström, Daniel Hoffmann (text & foto)

VM i precisionsflygning

Mats Warstedt på prispallen

Mats Warstedt, LFK, kom på andra plats när världsmästerskapet i precisionsflygning avgjordes i Västerås de första dagarna i augusti. 71 tävlande piloter från 18 nationer deltog. Världsmästare blev Jiri Jakes från Tjeckien.

Tävlingen som pågick under tre dagar bestod av två navigeringsflygningar och fyra landningar. Vid varje navigeringsflygning är uppgiften att flyga efter en bana med ett antal brytpunkter. Tidhållningen är mycket viktig. Vid ett antal tidkontroller utmed färdlinjen noteras på vilka klockslag som de tävlande piloterna passerar. Varje sekunds avvikelse från den i förväg uppgjorda färdplanen



En typisk tidkontroll

prickbelastas. Förutom tidhållning ingår ett spaningsmoment i navigeringsflygningen. Piloten får med sig några foton i flygplanet. Dessa foton är tagna utefter färdlinjen. Uppgiften är att på flygkartan markera var foton är tagna. I spaningsmomentet ingår även att hitta duktecken som är utlagda i terrängen utefter färdlinjen. Även dessa duktecken skall markeras på flygkartan. Ett foto eller duktecken som inte markeras renderar i prickbelastning. Landningarna går ut på att sätta ner flygplanet så nära en 0-linje som möjligt. Varje meters avvikelse prickbelastas.

När första dagens navigeringsflygning summerades låg Mats Warstedt i ledningen efter en suverän tidhållning och ett lysande spaningsresultat. På tio tidkontroller var han sammanlagt endast nio (9!) sekunder fel - Mindre än en sekund per tidkontroll! Endast tre (3!) spaningsmål av 25 undgick Mats skarpa blick.

- Navigering brukar vara min starka sida, så jag behöver ett försprång gentemot de övriga tävlande inför landningarna.

Ett kraftigt regn, som under dagen envist uppehöll sig vid andra brytpunkten,

ställde till stora problem för många tävlande. Efter protester från ett antal piloter beslutade juryn att stryka alla tidkontroller och spaningsmål runt denna brytpunkt.

Andra tävlingsdagen var vikt för landningstävlingen. Morgonen bjöd på tunga regnskyar med låga moln som för några timmar hotade verksamheten. Efterhand förbättrades läget såpass att samtliga fyra landningar kunde genomföras utan störningar. 71 tävlande som vardera gör fyra landningar genererar nästan 300 landningar vilket

innebar ca 1 landning per minut under ca 5 timmar. Enligt trafikledningen på flygplatsen var detta emellertid ingen toppnotering. En av de sista träningsdagarna innan VM började noterades ca 1200 (!) landningar. Som jämförelse kan nämnas att Arlanda normalt har runt 850 landningar per dag.

Vid landningstävlingen användes ett registrerings-system bestående av tunna metalltrådar som spänns över stråket. Trådarna ligger an mot marken. Varje metalltråd är kopplad till en sensor som registrerar vibrationer när hjulen från ett landande flygplan träffar tråden. Resultatet presenteras på en stor display. Systemet verkar fungera ganska bra. Då och då hände det dock att domarna bestämde sig för annat resultat än vad displayen visade. Vi var många som skeptiskt noterade att registrerings-systemet konsekvent visade 1-2 m tidigare sättning än vad vi själva bedömde. Skillnaden lär bero på trögheten i det mänskliga ögat. Videoupptagningar har visat att systemet mäter rätt. Registreringssystemet har med framgång använts vid ett flertal tidigare tävlingar under senare år.

Mats Warstedt noterade -2 meter, 0 meter, 0 meter samt +5 meter på sina fyra landningar. I sig en mycket bra serie. Dock visade det sig att många andra



Mats och vinnaren Jiri Jakes

tävlande piloter också var riktiga virtuoser på att landa (Vad annat är att förvänta på ett VM). Jiri Jakes var en av dem. Med sina +2 meter på första landningen och 0 meter på de tre övriga gick han upp i ledningen totalt efter första navigeringen och landningen.

Inför den sista navigeringsflygningen var ställningen i toppen mycket jämn. Omkring 10 tävlande piloter var definitivt inom räckhåll för världsmästartiteln. Mats Warstedt som under landningarna tvingats ner från ledningen presterade åter igen ett glimrande resultat. Totalt samlade han på sig endast 13 sekunders tidsfel och två missade spaningsmål vilket var något bättre resultat än Jiri Jakes 15 sekunders tidsfel och två missade spaningsmål. Resultatet räckte dock inte riktigt till för att Mats skulle återta ledningen även om det var mycket nära. Avståndet till Jiri och världsmästartiteln motsvarar bara 5 sekunders tidsfel eller ett spaningsmål eller några få meter på landningen.

Årets VM var det 14:e i ordningen. Nästa VM i precisionsflygning avgörs i Zagreb, Kroatien om två år.

Mats Modorato



Mats några meter efter sättning på nollan

FAI Generalkonferens samt Öppet Hus

Den 25-30 september håller FAI generalkonferens med Sverige som värd i Linköping! Den avslutande banketten fredagen den 29 september är samtidigt KSAKs 100-årsfest. I anslutning till konferensen kommer två seminarier att arrangeras, ett om Human Factors och ett om Satelliter och ny flygavionik. I seminarierna deltar bl.a. Sydney Dekker från Linköpings Tekniska Högskola, samt Håkan Lans och Lars Holmström. Flygklubbens medlemmar är välkomna till både seminarierna och banketten!

Denna vecka firar vi också i LFK med flera kvällsaktiviteter samt en avslutande Öppet Husdag lördagen den 30 september med bl.a. flyguppvisning av Alf Ingesson-Thor och intressanta gästade flygplan!

Nedan: Programmet till seminarierna. Alla ges i salen "Musikalen" i Konsert & Kongress. Inga avgifter och ingen föransökan!

Brevet till höger har gått ut till samtliga flygklubbar. Notera att anmälan till banketten sker via KSAKs kansli senast 30 augusti, samt att all information om konferensen finns på KSAKs hemsidor. (Sannolikt går det bra att anmäla sig efter 30 augusti också!)

As a special feature of the Conference we will arrange two interesting seminars, each of them having very qualified speakers. This is a follow-up of the discussion groups at the Conference in Cyprus. Here are short summaries that hopefully will catch your interest.

Seminar 1. September 26 at 09.00-12.00 **Human Factors and Flight Safety.**

A. Human factors — the good, the bad and the ugly.
by **Sidney Dekker, Ph.D.** Assistant Professor, Gliding Instructor
Center for Human Factors in Aviation, IKP, Linköping Institute of Technology

B. Flight Safety Ability – A Concept constituting Flight safety.
by **Harri Jalonen, Ph.D.** Lecturer at Stockholm Institute of Education. Former Pilot in the Swedish Air Force and Flight Instructor; Project leader regarding Human Factors in training at the Flight Safety Department of the Swedish Board of Civil Aviation.

C. The Safety approach of the Swedish Soaring Federation
by **Sakari Havbrandt** The Swedish Soaring Federation

Seminar 2. September 27 at 09.00-12.00 **Satellites and new Avionics**

A. Satellites
by **Bo Redeborn** from the Swedish Board of Civil Aviation

B. What can GA pilots of tomorrow expect from the new satellite and communication technology.
by **Lars Holmström**



**Kom till
Fira**

Välkommen till KSAK:s 100-årsfest
söka Öppet hus på Linköping

Ett av de stora evenemangen i
Linköping 25-30 september med
Den avslutande banketten fredagen
årsfest. Då är landets alla klubbar

Banketten hålls på Linköping KSAK
kl.20.00. Banketten kostar 600Kronor
augusti till KSAK:s kansli. Behöver du
ping hjälpa Dig. (013-374110)
Mer om konferensen kan Du få genom
denna. (www.ksak.se). Du når den genom
hörnet på webbplatsens förstasida.

Alla är även välkomna att delta i de
i anslutning till konferensen. Inga avgifter
Programmet för dessa seminarier framkommer

Under fredag-lördag har Linköpings Flygförbunds
flygplats just med anledning av detta jul

En fin kombination är sål
Du som får detta brev säkra att alla

Bästa hälsningar

Ulf Abrahamsson, konferensansvarig

Engliga Svenska Aeroklubben (KSAK)
uten till Fédération Aéronautique Internationale

adress: Grind B, Bromma Flygplats
aeroclub@ksak.se

Adress: KSAK
Box 20
161 02
Sweden

Under konferensveckan firar vi i LFK flygets år med flera kvällsaktiviteter enligt t.h! **Missa inte dessa!**

2000-08-12

Till alla Flygsportare i Sverige

Linköping 29-30 september KSAK:s 100 års jubileum!

Kom till oss den 29 september i Linköping. Planera även för att besöka Flygklubb lördagen den 30 september 2000.

Der Flygets År 2000 är FAI Generalkonferens som hålls i Sverige som värd.

gen den 29 september blir samtidigt KSAK stora 100- medlemmar självfallet välkomna att delta.

ncert & Kongress den 29 september och börjar /person och vi behöver Din anmälan senast den 30 r Du hotell så kan vår resebyrå MZ-Travel i Linkö-

m att besöka den speciella hemsidan för nom att klicka på FAI konferensslogga i högra övre

va seminarierna som arrangeras 26 och 27 september ifter och ingen anmälan i förväg!

är av bifogade sammanfattningar. Flygklubb "Öppet Hus och Fly-In" på Linköping/Saab leum och konferensen.

es att delta i båda dessa aktiviteter. Dina klubbmedlemmar får informationen!

Telefon +46 8 764 60 90	Postgiro 5 55 70-6	Orgnummer 80 20 00-0637
Telefax +46 8 764 56 49	Bankgiro 724-9196	



LFK veckoprogram



Tisdag 26/9 18:30 på klubben: Grillkväll

Informell grillkväll, eventuellt med berättelser från sommarens klubbutflykter!

Onsdag 27/9 18:30 på klubben: Roteflygning

Sven Erik Larsson håller en kurs i rotelflygning!

Torsdag 28/9 18:30 på klubben: Tema Vinterväder

Meteorolog Thore Andreasson putsar upp dina prognoskunskaper (METAR, prognoshjälpmedel) samt tar upp viktiga aspekter på det annalkande vintervädret. Efter fika informerar Hans Friberg och Bo Svedevall om hur NVG (Night Vision Goggles) används inom Försvarmakten. Provtitt utlovas om batterierna är med oss!

Lördag 30/9 10-18: Öppet Hus

Öppet Hus-dag med bl.a. flyguppvisning

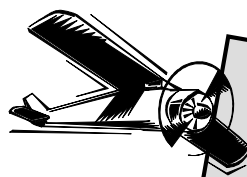
Denna inbjudan till LFKs Öppet Hus har skickats ut till andra flygklubbar m.fl.

Linköpings flygklubb inbjuder till:

Öppet hus

& Fly-In

Lördag 30 sept. kl 10-18 på Saab-fältet



Serving av kaffe, mackor och korv!

- Kom med flygplan eller bil och umgås med andra flygintresserade! På programmet:
- ✓ Flyguppvisning med SK50 Safir
 - ✓ Utställning av veteranflygplan, hembyggen, segelflyg
 - ✓ Fallschärmshoppning
 - ✓ Spaka själv

Kombinera gärna flygdagen med KSAK:s jubileumsfest den 29/9. Då är du förstas välkommen redan på fredagen!

Landningstävling!

I samband med Öppet hus så ordnar vi en landningstävling under lättsamma former. Du gör två landningar: en normal landning och en bedömningslandning. Tävlingen genomförs mellan kl 14-16. Fina priser utlovas!

PPR: Vi tillämpar ett förenklat förfarande i samband med Öppet hus; Ring Linköpings Flygklubb på telefon 013-183200, så ordnar vi PPR!



Missa inte **B-B-Q**

en av höstens stora begivenheter

Hangarfesten

5 oktober kl. 19:00 på klubben



PIG OUT

Anmälningslista på klubben. Max 50 pers, så anmäl dig snarast!




Grillning, helstekt gris

Mats Warstedt berättar om VM

På gång i LFK	
Gripen 6	16 sept.
FAI general-konferens	25-30 sept.
Se sida 10!	
Öppet hus vid FAI-konferens	30 sept.
Hangarfest	5 okt.
Mörkerträning	16 okt.
Föredrag av Lennart Johannesson	18 okt.
Nattugglan 4	23 okt.
Nattugglan 5	6 nov.
Nattugglan 6	20 nov.
Allmänt klubbmöte	29 nov.
<i>Senaste utgåvan av på gång-listan finns alltid bland klubbens hemsidor!</i>	

BLI MEDLEM I FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN!

Flygtekniska Föreningens lokalavdelning i Linköping anordnar 8-10 föredrag eller studiebesök inom det flygtekniska området per verksamhetsår.

Höstens program är ej ännu fastlagt, men ett föredrag från årets Farnborough-utställning är redan klart.

Medlemskap till en kostnad av 50 kr/år kan sökas på anmälningsblanketter som kommer att finnas tillgängliga i LFK:s klubbhus.

Välkomna!



BERÄTTARAFTON PÅ FLYGETS HUS

Johannes berättar LFK-minnen från förr

Alla som känner klubbens förre flyg- och skolchef Lennart Johannesson, vet att han är en mästare att berätta flygarhistorier, mest sanna sådana.

ONSDAGEN DEN 18 OKTOBER KL. 18:00 PÅ FLYGETS HUS

berättar Johannes till sina bilder om händelser och personer ur LFK:s långa historia. Det blir säkert en höjdar-kväll.

Johannes vet det mesta om vad som hänt de senaste 30-40 åren.

Rostbiff och potatissallad serveras, anmäl dig på listan i klubben!



SM i precisionsflygning i Eksjö, 2000

LFK i topp på blåsigt SM!



Eksjö/Rännelslatts parkering full av Cessnor

Hela fem LFK:are hade mött upp till årets SM i Eksjö. Tävlingen blev en stor framgång för klubben, med guld både individuellt och i lag. Arrangemanget visade att även ganska oerfarna klubbar med lite hjälp kan åstadkomma mycket högklassiga tävlingar.

I kraftig motvind styrde jag och Lars Östling kosan mot Eksjö i Kryssset. På plats fanns redan Mats Modorato och Tomas Karlsson i en Cadet, och senare anslöt även Anders Wallerman. För att komma i tid till tävlingen, så tog Anders det säkra före det osäkra, vilket innebar "lågt och sakta", dvs bil... Terrängen kring Eksjö får betraktas lite som "hemmaplan", eftersom våra egna tävlingar och Stjärntävlingen brukar gå i dessa trakter.

Fältet i Eksjö ligger i nord-sydlig riktning, medan vinden behagade friska på med 15 knop rakt från väster. Det betydde max sidvinds-komponent för de flesta flygplan, vilket gjorde landningsträningen lärorik, men knappast särskilt upplyftande. Det fick betraktas som en framgång att överhuvudtaget hamna inom stråket... Vi inkvarterade istället oss i hemvärnets närbelagda barack, som rymde större delen av startfältet i en sal (snarkvarning utfärdad...!).



Mats taxar ut till start. I bakgrunden hemvärnets barack Snurrikt värre...

Det finns delade meningar om minutsvängar ökar eller minskar svårighetsgraden på en navbana. Klart var i alla fall att arrangörerna tyckte att detta moment gav extra krydda, för det var nämligen minutsväng i varenda brytpunkt, då navtävlingen drog igång på fredagen! Det gällde att hålla tungan rätt i mun och försöka svänga åt rätt håll varje gång.

Den kraftiga västliga vinden höll i sig även denna dag, så det blev att utforska nya hörn av navskivan. Det blåste dock stadigt 20 knop hela dagen, så tidhållningen blev ändå inte så besvärlig. En som bemästrade situationen storartat var Claes Magnus Johansson, som endast skrapade ihop 12 prickar! Flera LFK:are gick också

bra t.ex. Lars Östling med 108 och Mats Modorato med 125 prickar. Med strålände 99 prickar ryckte Lars Inge Karlsson från Gävlebygden åt sig en ledning i debutantklassen.

Kulturella övningar

Trots sin närhet till Linköping, så var Eksjö ett utforskat ställe för oss LFK:are. Staden är dock väl värd ett besök. I centrum finns mycket av den ursprungliga träbebyggelsen sparad. Det var också där vi inmundigade vår middag. Mats och Lars blev även "uppraggade" av ett vandrande teatersällskap, som gick från kvarter till kvarter och använde den naturliga stadsmiljön som scen. Kul idé!

Till lördagens landningstävling hade utlovats något svagare vind vridande mot norr, vilket gjorde nattsömnen något lugnare i

(Forts. sid. 15)



Teaterföreställningen "Från Eld till Eld" vandrade med publik och allt genom staden och spelade pjäsen

Nordiska Mästerskap i precisionsflygning i Finland

Finsk seger på hemmaplan!

I år var det finländarnas tur att arrangera nordiska mästerskapet i precisionsflygning. Tävlingsplats var Pori, kanske mera känt för oss svenskar som Björneborg. Tävlingen genomfördes helgen efter midsommar och för min del kom dramaten mer att handla om dit- och hemflygningen än själva tävlingen.

Fyra nordiska nationer hade mött upp med vardera fem piloter. Från Sverige deltog Johan och Arne Nylén, Claes Magnus Johansson, Jan-Olof Friskman och undertecknad, tillsammans med Sven Bohlin som debuterande lagledare. Som resällskap hade jag min 9-åriga dotter Helena, som länge velat följa med, men alltid fått stå tillbaka, eftersom högerstolen i Cessnan varit upptagen av andra tävlande.



Landslaget + Mats dotter Helena

Jobbig transportflygning

Ett NM genomförs vanligen på en lördag, med ditflygning på fredag och hemflygning på söndag. Fredagens flygning till Pori blev dock minst sagt snårig. Låga moln och regn höll oss kvar i Linköping till 14-tiden, då vi äntligen kunde ta oss ur kontrollzonen på speciell VFR. Efter att ha korsat både Kungsängens och Skavsta kontrollzoner också på speciell VFR, så kom äntligen den utlovade väderförbättringen vid Trosa. Vi styrde norrut mot Nortel via Stockholms City i bra väder, men strax därefter kröp molnbasen återigen ner mot 500 ft. Vi valde då istället att stiga i en glugg och gå "on-top". Med kompensation för den vanliga felvisningen på Cessnans VOR, så lyckades vi hyggligt träffa Nortel, och styrde sedan vidare mot Mariehamn.

Över havet försvann alla moln, och vi fortsatte på bekväm höjd mot vår destination. En kvart efter Mariehamn förmrkades dock himlen återigen och det började regna kraftigt. Vi inhämtade väder från samtliga flygplatser i området och alla rapporterade molnbaser på minst 3500 ft och sikt över 10 km. Vi hade således ett ganska lokalt cb framför oss, så vi fick lägga om rutten och flyga runt detta. Det innebar att vi mitt över Bottenhavet fick åka ca en kvart rakt norrut. Mycket vatten är det...

Stratus, stratus...

Så småningom lättade åskmolnet och vi kunde styra österut mot finska kusten. Vi orienterade oss ganska snabbt och blev kort därefter kontaktade av Pori-tornet, som nu hade fått in ett jätte-cb över fältet från söder. På sin färd norrut hade regnet täckt in landskapet i stratusmoln, så vi fortsatte istället längs kusten. Ganska snart flög vi ifatt regnvädet och de låga molnen, som omöjliggjorde fortsatt VFR-flygning. Just då rapporterade tornet att regnet passerat och att himlen spruckit upp mot god sikt söderut. Vi hittade en glugg bland stratusmolnen och styrde österut. Efter ett par minuter mötte vi det fina vädet, och kunde sedan lugnt flyga de sista tio minuterna mot Pori.

Något trötta landade vi efter 3.5 timmes flygning (i motvind), lagom för att gå direkt till tävlingsbriefingen. Senare på kvällen lyckades vi missa middagen med en timme, eftersom vi alldeles glömt bort tidsskillnaden med vårt östra grannland. Efter middagen hägrade sängarna, och ingen av oss var särskilt svåravaggad den kvällen...

Äntligen sommarväder

I syfte att hinna med hela tävlingen på en dag, så hade arrangörerna beställt frukost till 05.30, så någon sovorgon var det inte fråga om. Jag hade dessutom fått en tidig starttid, så det vara bara att bita ihop. Vädet denna dag var dock strålande, så det bekymret slapp vi i alla fall på naven.

Navbanan höll "Frasse-längd" dvs närmare 100 NM, och den höll mycket hög klass avseende duk- och fotomål. Landskapet kring Pori är helt platt med mycket skog, så det är stundtals ganska



Harri Vähämaa bjuder Mats på konjak ur segerpokalen (gammal tradition!)

svärnavat. Tidhållningen gick dock bra och jag skrapade ihop totalt 18 prickar, vilket skulle visa sig räcka för seger i detta delmoment.

Å så regn igen...

Det vackra vädret räckte lagom tills alla var i mål efter naven. Sedan började återigen åskmolnen torna upp sig, och det var dags att dra på regnkläderna igen. Tyvärr rann tävlingsstråket bort i regnet, så de flera piloter hade svårt att se var de skulle landa. Efter två landningar (minimum enligt reglerna), så avbröts därför landningstävlingen, vilket var ett bra och rättvist beslut. Mindre bra var däremot mina landningar, med ett noshjul som "kronan på verket".

Vann gjorde hemmaflygaren Harri Vähämaa, som både gjorde en strålande nav och utmärkta landningar. Totalt skrapade Harri endast ihop 66 prickar. Världsklass! Vi svenskar fick nöja oss med en tredjeplats för Johan Nylén och lagseger i navmomentet. Prisbordet var digert, och för min navseger fick jag en video.

Mera regn i rote...

På söndag förmiddag var det dags att packa ihop sakerna och styra mot Linköping igen. Det fanns återigen risk för dåligt väder, så jag slog följe med "Team Nylén", som var utrustade både med GPS och en massa rutin. Vi tog kurs mot Mariehamn direkt och ungefär halvvägs mötte vi ett ihållande, men ganska svagt regn. Över Åland tätnade molntäcket under oss, och vi gick "on-top" mot Norrtälje. Väl över land så hittade vi en glugg och kröp ner under molntäcket på 1000 ft, som sedan successivt höjde sig hela

vägen mot Linköping. En stadig medvind gjorde att hemflygningen endast tog 2.5 timme.

Trots allt regnande, så blev helgen lyckad. Arrangörerna i Pori gjorde ett mycket proffsigt jobb, som har gett mersmak. Vi kan förvänta oss en ansökan inom kort att arrangera EM på denna plats, och det har alla förutsättningar att bli en succé. Min dotter passade på att skaffa sig en brevkamrat i Pori, så hon följer nog gärna med då också!

Mats Warstedt

Resultat:

Nr	Namn	Land	Nav:	Spaning:	Landning:	Summa:
1	Harri Vähämaa	Finland	33	20	13	66
2	Bror-Erik Hjulstad	Norge	30	20	52	102
3	Johan Nylén	Sverige	35	40	36	111
4	Aki Suckas	Finland	60	40	22	122
5	Jan-Olof Friskman	Sverige	71	80	8	159
6	Olavi Kauppila	Finland	90	60	14	164
7	Björn Ström	Norge	99	40	43	182
8	Hannu Halonen	Finland	69	80	35	184
9	Håkon Fosso	Norge	93	80	21	194
10	Mats Warstedt	Sverige	18	60	182	260
12	Arne Nylén	Sverige	307	140	21	468
18	Claes M Johansson	Sverige	577	230	34	841

LFK i topp på blåsig SM, forts.

hemvärnsbaracken. För säkerhets skull hade arrangörerna ordnat back-up med fältet i Hultsfred, om sidvinden skulle bli för besvärlig. På morgonen såg prognosen ut att infrias, så vi drog igång som planerat i Eksjö. Det lurade dock en liten djävul i vinden denna dag, och efter att landningstävlingen kommit igång vid 10-tiden, så återgick vinden till 15 knop rakt i sidan. Det var alltså upplagt för stora omkastningar i resultatlistan.

Debutanternas dag

Anders kände sig febrig och sjuk på lördagsmorgonen, så han begav sig mot sängen i Linköping. Vi återstående fyra fick således försöka försvara Linköpings färger, och undertecknad hade förmånen (?) att få starta först, precis som på naven. Landningsriktningen var bana 01, så vi fick maximal inverkan av nersvep från närliggande skog, och landningarna blev mycket riktigt en "lustiger dans". De svåra förhållandena skördade sina offer, och en som drabbades hårt var ledaren Claes Magnus, som inte nådde ända fram vid en av bedömningarna.

Några som till synes ostört tog sig ner kring nollan var de båda debutanterna från Gävlebygdens flygklubb, Mikael Söderlund och

Lars Inge Karlsson. Mikael lyckades till och med vinna landningstävlingen, vilket får betecknas som en bragd under dessa förutsättningar. Det ryktas att Gävleången satsat hårt med en teoretisk kurs i precisionsflygning, varvat med veckovisa landningsövningar. Det lovar gott för återväxten inom sporten, och visar att det lönar sig att satsa!

Marginalerna på vår sida

Glädjande nog så klarade vi LFK:are oss riktigt hyggligt i landningstävlingen, vilket skulle visa räcka långt i resultatlistan: Guld

både individuellt och i lagtävlingen till klubben! Lagsegern tog vi med endast 7 prickar tillgodo på Stockholms flygklubb. Förra årets suveräner, far och son Nylén från Botkyrka flygklubb, fick nöja sig med en tredjeplats. Individuellt kan vi konstatera att Lars Östling befäst sin position i Sverige-toppen. Nu väntar vi bara på en debut i landslaget! Vår "ständige" klubbmästare Mats Modorato flög som vanligt bra. Med lite slipning på målspaningen, så kommer vi snart att se också Mats i den absoluta toppen.

Mats Warstedt, tävlingsansvarig LFK

Resultat:

Nr	Namn	Klubb	Nav:	Span:	Landn:	Summa:
1	Mats Warstedt	Linköpings FK	39	60	90	144
2	Arne Nylén	Botkyrka FK	87	80	40	187
3	Claes M Johansson	Stockholms FK	12	80	247	215
4	Jan-Olof Friskman	Gävlebygdens FK	58	130	98	237
5	Anders Hellström	Stockholms FK	99	120	48	243
6	Johan Nylén	Botkyrka FK	112	80	216	300
7	Lars Östling	Linköpings FK	108	120	158	307
8	Lars Inge Karlsson	Gävlebygdens FK	99	200	46	322
9	Erling Lindholm	Stockholms FK	63	140	281	343
10	Olle Malmström	Norbergs FK	128	260	41	408
11	Mats Modorato	Linköpings FK	125	160	255	412
22	Tomas Karlsson	Linköpings FK	640	340	312	1136

Lagtävling:

1	Linköpings FK, Lag 1 (Lars Östling / Mats Warstedt)	451
2	Stockholms FK, Lag 1 (Anders Hellström / Claes M Johansson)	458
3	Botkyrka FK, Lag 1 (Arne Nylén / Johan Nylén)	487

Haveriet i Arlanda skog

Vickers VC 9 Vanguard kunde vara en elak apparat, så än mer lillasystemen VC 8 Viscount. VC 9 tillverkades i endast 44 exemplar och belastades med fem totalhaverier. VC 8:an däremot togs fram i 153 individer och med ett avsevärt större antal olyckor bl a i Norge och Sverige, där min bästa vän från Flygvapnet var kapten vid ett haveri i Kälvesta utanför Bromma. 1971-72 var jag engagerad i det tyska bolaget General Air. Vi flög för Lufthansa på inrikesnätet. Eftersom jag var ganska ofta i Sverige hörde jag ett rykte om att ett nytt bolag skulle bildas och flyga frakt på långa och medellånga sträckor. Så kröp det fram att man avsåg köpa fyra engelska Vanguard modell 952, vilka tidigare hade opererats av Air Canada. Flygplanet kunde lasta 20 ton, flyga 7-8 timmar i farter mellan 320 - 340 knop. Framdrivningen var fyra kraftiga turbopropellermotorer. I passagerarversion hade man tagit 140 passagerare.

Chef för bolaget skulle bli den f d SAS-kaptenen Ulf Engelbrecht och som flygchef hade Swissair-kaptenen senare svenske luftfartsinspektören Arne Leibing engagerats. Allt verkade seriöst och positivt. Trots mycket goda möjligheter i Tyskland sökte jag och antogs i Airtrader Sweden AB. Den 22 februari 1972 flög jag min sista linje i Tyskland med Convair 440 D-ACOH på sträckan Hamburg - Köln - Hamburg. Jag hade då bott i Hamburg i nästan ett år och talade hygglig tyska.

Flygbolaget med Sparbanken i ryggen hade köpt fyra Vickers VC 9, tre som skulle opereras och en maskin att plocka reservdelar från. SE-FTH, SE-FTI och SE-FTK, den fjärde var fortfarande Kanadaregistrerad. Ganska snart lämnade man tillbaka SE-FTK av ekonomiska skäl. FTH hade stor fraktdörr och förstärkt golv, FTI var mera lämpad för lättare frakt och passagerare. Det första stora kontraktet bolaget fick våren 1972 var att flyga jordgubbar för KF mellan Forlì i Italien och Bromma. Sedan följde allehanda uppdrag på såväl korta som längre sträckor, Europa, Afrika, Fjärran Östern. Ammunition till Indien, Röda Kors-material till Uganda, Afganistan, Indien, Bangla Desh, avelsboskap till Nordafrika, maskindelar till Kanarieöarna osv. Affärsiden var god och tiden den rätta, plantypen var ändamålsenlig men för dyr i inköp och därför att operera.

Under inflygningen hade vi haft en norsk instruktör, vilken själv blivit utcheckad i kursen någon månad innan vår, han hade bara cirka 150 timmar på typen, men med tidigare god erfarenhet från VC 8 samt norska Flygvapnet. Fredagen den 17 april

1972 var vi så gott som klara med vår utbildning och skulle bara göra några kompletterande pass, bl a skulle flygcheten göra en start på tre motorer. I det stora pilotutrymmet fanns förutom instruktör och elev ytterligare tre man, jag själv satt på den s k tredjepallen. En tremotorstart tillgär så, att man först drar på de två symmetriska motorerna, låter farten öka till den s k VMC ground-gränsen, alltså då man har styrmöjligheter, därefter ökas effekten på den tredje motorn till lättningshastighet. En aerodynamisk regel säger att det alltid är de motorer som ligger i vinden (vid sidvind) som är känsligast vid sidoanblåsning, vilket betyder att man inte skall ta någon vind på den sida där man har en defekt motor. Vinden på Arlanda den dagen var västlig och cirka 10 knop. Vi begärde att få starta på bana 26, men nekades detta, och blev hänvisade till bana 19. Senare visade det sig att vid tiden för start hade vinden ökat till 15 - 20 knop, vilket inte meddelades oss, alltså vinden från fel håll och alldeles för stark eftersom instruktören valt att behålla motor fyra alltså yttermotorn på höger sida på tomgång. Så drogs de båda innermotorerna på till fullgas och flygplanet började rulla. Vi hade cirka 18 000 liter bränsle ombord och var inte direkt lättviktiga, men långt ifrån maxvikt. Vinden och att man troligen drog på motor ett för tidigt gjorde att redan vid farten 80 knop (lättningsfart cirka 110) började planet dra sig åt höger och strax lämnade vi banan och ut i gräset, den s k stickshakern vibrerade och stallvarningen tjöt hela tiden. Vartör inte starten avbröts vet jag ännu i dag inte. Då farten ökat ytterligare lite gick planet upp och ställde sig nästan med en lutning på 60-70 grader åt höger. Vi kom så småningom lätt men flög hela tiden med höger vinge nere i skogen där den slog av buskar och små träd. Först sent reagerade instruktören och slängde fram gasreglaget på yttermotorn. Jag tyckte att det tog en evighet innan den reagerade och började dra varvid planet med ens slog upp och fick ett normalt flygläge.

Vi hade skadat flera meter av vingspetsen och såväl skevroder som klaff på höger sida hängde lösa. Flygplanet var dock manövrerbart och vi steg upp för att försöka bedöma läget och lugna ner oss.



Under stort räddningspådrag landade vi så småningom på Bromma där vi hade vår bas. SE-FTI lagades därefter hjälpligt och flögs till England där experter på plantypen fanns och där man kunde genomföra den omfattande reparation som krävdes. Vi hade varit åtta man ombord och ett totalhaveri hade sannolikt förorsakat en ordentlig brasa. Vi hade också behövt en krisgrupp för länge efter händelsen hade jag en föreställning om att jag var död och jag fick bita mig i fingrarna för att fastställa om jag fortfarande hade känsel, allt för att övertyga mig själv om att jag trots allt ännu levde. Händelsen tog lång tid att bearbeta och först efter kanske ett helt år var jag någorlunda fri från de nattliga besök som det inträffade detaljerat ännu gjorde hos mig. Senare fick vi meddelande från tillverkaren Vickers i England om att man inte kunde göra som vi försökt vid en tremotorstart. Aktuell motor måste då först ha stoppats helt, bladen ställts nittio grader mot flygriktningen samt skulle propellrarna vara fastbundna så att de inte kunde "windmilla" alltså snurra av fartvinden. Att starta i sidvind var absolut förbjudet och skulle då omedelbart resultera i haveri!

Hur gick det då med det stolta Airtrader? Ja, som vanligt för flera svenska charterbolag höll det ungetär ett år, sedan var pengarna slut. Flygvapnet hade nu börjat få fler och fler Herculestransportflygplan i sin flotta och tog över en hel del av det vi flugit bl a för Röda Korset. Vi som tyckte det var fel att vi blev arbetslösa försökte JO-anmäla FV för "utövande av yrkesmässig luftfart utan tillstånd", men som vanligt så dribblades det bort i byråkratin och FV fortsatt med en alltmer accelererande fraktflygverksamhet och sådant är förhållandet i en ännu högre intensitet i dag.



Farnborough Airshow 2000

Vartannat år arrangeras den välkända flygmässan i Farnborough utanför London. I år gick den av stapeln något tidigare än förut, nämligen 24-30 juli. Alla detaljer om denna mässa brukar stå att finna i de flesta flygtidningar, här i Kontakten har vi dock samlat intryck från några Linköpingsflygare som var där.

Medan det hällregnade i Sverige var det hyfsat väder och varmt i Farnborough. Endast en dag regnade det, och då bara enstaka skurar. Detta borgade för en givande utställningsvecka med bra flyguppvisningar. Dock var det färre besökare än normalt, enligt ditresta vana Saabare. Kanske berodde på att datumet var ändrat från tidigare år.

Mässan varade en vecka; måndag - fredag var "trade days" då endast fackfolk hade tillträde, lördag-söndag var "public days" då allmänheten hade tillträde. Skillnaden är avsevärd. På public days är det mycket mer folk, och alla slags folk från barnfamiljer till äldre herrar. På trade days är det nästan bara "slipsfolk".

Mässan består av tre delar; flyguppvisningarna, den statiska utställningen samt mässhallarna. Flyguppvisningarna är ungefär lika under trade days, tonvikten ligger på att demonstrera flygplan som säljs på marknaden. Under public days är de utökade med mer okommersiella inslag, som t.ex. 2:a världskrigsflygplan och Red Arrows. Den statiska utställningen består av en imponerande mängd flygplan parkerade runt hela området för beskådning. I mässhallarna har massor av företag monterar där deras produkter visas.



Jeppesen visade mycket intressant, bl.a. planeringsdatorprogram

Många åskådare till visningarna i Saabs monter



Bland det första man såg på området: stort gap på Airbus Beluga

Militära flygplan

FI2000 erbjöd ett flertal flyguppvisningar av militära flygplan. Därbland kan nämnas Eurofighter Typhoon, Harrier GR Mk.7, Tornado F3, F/A-18F Super Hornet, F-16 Fighting Falcon, C-17 Globemaster III, C-130 Hercules, B-1B Lancer, Su-32, Saab 340 Erieye AEW och JAS 39 Gripen.



F/A-18F och Su-32 gjorde premiäruppvisningar på Farnborough Airshow.

Generellt sett uppvisades egenskaper såsom stig- och svängförmåga, lågfartsegenskaper och acceleration.

I synnerhet utmärkte sig F/A-18F i luften med imponerande manövrering i låg fart och fin stabilitet och exakthet i manövrering vid högre farter. Su-32 med en tomvikt på ca. 22500 kg är designad för spanings- och attackuppdrag. Räckvidd, patrulltid och lastförmåga är några parametrar som inger respekt hos Su-32s konkurrenter. Dessutom uppvisade den en manöverbarhet som vida överstiger vissa av västvärldens jaktflygplans förmåga. Eurofighter Typhoon flyger övertygande med väldig styrka och goda lågfartsegenskaper. Dock upplevdes det som att flygplanet "satte sig" något vid manövrering med hög lastfaktor och med avsevärd ökning av inducerat motstånd som följde. Tornado F3 utförde en publikfriande flyguppvisning enligt klassiskt maner. Intressant är dess variabla vinggeometri som är gynnsam ur aerodynamisk synvinkel men innebär en icke försumbar ökning av flygplanets vikt samt minskar kapaciteten för internt bränsle.

C-17 Globemaster III var majestätisk över Farnborough. Hisnande var känslan när C-17, med en tomvikt på ca. 125 ton, utförde avancerad manövrering i landningskonfiguration.



JAS 39 Gripen visade med all önskvärd tydlighet prov på sina utomordentliga flygegenskaper. Ett välkomponerat flygprogram och skickligt utfört av Saabs provförare Fredrik Mühler var utmärkande för Gripens flyguppvisning.

Nicholaus Lundbohm



Saab var närvarande på alla tre delarna. Fredrik Mühler flög övertygande en 39:a inlånad från en flotttilj på flyguppvisningarna. På den statiska utställningen stod ytterligare en 39:a, en 340AEW samt en MU-2 från Nyge. I mässhallarna fanns Saab både med en egen monter, samt en avionikdemonstrator ("GAD") i BAe:s hallar.



Gripen och 340AEW på statiska utställningen

Mässan är givetvis ett himmelrike för den flygintresserade, särskilt på trade days då det bjuds möjligheter att titta in i flygplan, prova simulatorer m.m. Här finns många flygplan som är svåra att få se annars. Ur privatpilotsynpunkt är mässan dock ganska torftig. Endast ett fåtal småflygplan finns med och flygs. Utställningarna i hallarna domineras av stora jetmotorer, trafikflygplansinredningar, stora landställ m.m. och givetvis mycket militära flygplan, vapen och tillbehör. Endast ett fåtal företag visar något användbart för privatflygaren. Jag kunde t.ex. inte hitta varken Lycoming eller Continental (tänkte fråga om dieselmotorutvecklingen) - den enda kolvmotor som fanns var en gammal Wasp i Pratt & Whitneys monter. Ljuspunkter var dock Garmin, Jeppesen och Jane's som visade mycket intressant.



Jetmotorer och landställ - nog så givande att titta på, men kanske inte så intressant ur privatpilotsynpunkt

Statiska utställningen

Den statiska utställningen innehöll en mängd olika flygmaskiner. Här är några nedslag i mängden som jag tyckte var särskilt intressanta!

Bizjet

Redan från utsidan in genom dörren kan man se att den utställda Bombardier Challenger 604 var speciell. Ett besök inuti visar upp träpaneler, guldbeslag, soffor och fåtöljer... Espresso maskin, riktig servis med silverbestick och naturligtvis också glascockpit från Collins med alla finesser. Planetet kostar c:a 26 miljoner dollar, och enligt damen som förevisade planet säljs dem till förvånansvärt många privatpersoner. Alla plan som säljs är olika vad gäller färgval, antal stolar m.m.

Bland bizjetarna stod även SE-DYX som jag tror ägs av IFS. Känd från Linköping i alla fall. Lite överraskande att se en svenskregistrerad maskin bland de utställda. Vet någon i klubben vems planet är, och varför det var utställt?



SE-DYX, känd från Linköping, var utställd

Mindre flygplan

Ett fåtal småflygplan var utställda. En av dem var Slingsby Firefly som även gjorde attraktiva flyguppvisningar. Byggt i komposit med 260 hk 6-cyl Lycoming, 2-sits.

Företaget Limair Industry i Belgien distribuerar flera modeller från företaget Murphy Aircraft i Canada. Limair visade en Murphy Rebel O-320 på Farnborough men distribuerar även Murphy Maverick och Renegade. Rebel drivs av en Lycoming 320 och marschar i 193 km/h. (Murphy Aircraft tillverkar byggsatser till planen.)

ST Aviation som är agent för Jabiru hade ställt ut en Jabiru UL.

Diamond Aircraft visade sin nya fyrsitsiga DA40-180. Planet som drivs av en



Redan från utsidan syns det att det är en annan inredning än på "vanliga" trafikplan (Challenger 604)

Träpaneler, guldbeslag, speglar, soffor, fåtöljer...



Lycoming IO-360-M1A skall snart certifieras i Europa. Diamond har offentliggjort att man påbörjat studier för en 6-sitsig variant, samt en 4/6-sitsig tvåmotormaskin.

Europa Aircraft visade upp sin Europa XS. Även Cessna visade upp ett par modeller.

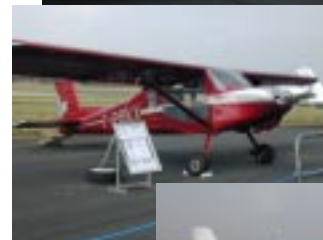
Svenska stoltheter

Den svenska delen av utställningen bestod av tre plan, en Gripen, en 340AEW samt en Mu-2 från Nyge. Särskilt Gripenplanet attraherade tveklöst många intresserade.

Anders W



Slingsby Firefly



Murphy Rebel



Europa XS



GAD, Gripen Avionics Demonstrator.

För första gången på en flygshow, hade Saab / BAE SYSTEMS en avionikdemonstrator på plats på Farnborough Airshow i år. Projektet GAD leddes inledningsvis av undertecknad men togs under hösten 1999 över av simulatorcentralen på Saab. GAD är egentligen en simulator i miniformat och är designad att visa en mindre grupp militär personal hur avioniksystemet fungerar i Gripen. Den drivs av Silicon Graphics datorer och representerar ett "avhemligt" avioniksystem. Den taktiska omvärlden genereras av TACSI (Tactical Simulation), en annan Saab-intern produkt. TACSI driver datorgenerade mål med hjälp av taktiska regler.

Detta ger ett mycket verkligt agerande på de datordrivna målen.



Pierre förevisar GAD för en besökare

GAD var, på Farnborough, placerad i BAE SYSTEMS "Partnership Village". Denna bestod av en massa stora tältliknande lokaler. Utanför tältet fanns fullskalemodeller av Gripen, Typhoon samt några andra flygplan.

I samma tält som GAD fanns också Eurofighter Typhoon och Hawk representerade. Även FOAS (Future Offensive Air System) fanns ovanför oss i tältet. (Detta ger en bild av att tälten var stora.)

Många delegationer passerade genom avionikdemonstratorn och det verkar ha varit mycket uppskattat inslag i marknadsföringen av Gripen på årets FI 2000. En kul anekdot kan också återges tycker jag.

Vi hade den Malaysiske Försvarsministern sittande i GAD-kabinen för en demonstration samtidigt som Sultanen av Brunei passerar förbi. Det råkade vara så att Sultanen kände Försvarsministern sedan tidigare. Följden blev att Sultanen klev helt sonika upp på vårt podium med GAD:en för att hälsa på ministern. Båda delegationerna hade följn och det blev snabbt cirka 40 personer på podiet, som var byggt för 5-10 st. Det höll dock som tur var och samtidigt fick vi podiet hållfasthetsprovat.

GAD kommer fortsättningsvis att visas på många flygutställningar runt om i världen. Närmast skall den visas i Tjeckien och Polen. Undertecknad kommer att delta i Polen och kanske vi kan bidra med en kul anekdot även från denna flygdag i Radom den 9-10/9 nu i höst.

Pierre Gauffin

Företaget Wingaway demonstrerade fågelskrämmor som förde ett rysligt oväsen



Ett och annat udda inslag fanns också. Nära Saabs monter stod en herre från företaget "Wingaway" med ett litet bås och demonstrerade apparater för att skrämma fåglar från startbanor. Apparaterna härjade rovfåglar, och de ständiga "croak, croak" från demonstrationerna höll på att gå en och annan saabare på nerverna.

I och med att datumet för utställningen var ändrat pågick mässan i år samtidigt som en annan av världens största flyghändelser, nämligen EEAs AirVenture i Oshkosh. Enligt Flight Daily News har EAA-organisatörerna tonat ner alla konflikter mellan utställningarna eftersom man anser att de har helt olika målgrupper. AirVenture är mer inriktat på allmänflyget.

Sammanfattningsvis är mässan mycket givande, men det gäller att få tag i en biljett till trade days!

Anders W.



En och annan förarkabin var utställd. Här en Aero Vodochody L159.



På andra sidan fältet från utställningen sett fanns planen för uppvisningarna. Gripen delade hangar med Eurofighter.



Förberedelser inför mässan

Under en hektisk vecka innan första mässdagen byggdes utställningen upp. Många av hallarna är inte permanenta utan reses innan folk från alla företag kommer och bygger upp sina montrar.

Veckan präglas av mycket folk i rörelse, oändligt med lådor och kartonger överallt och likaledes oändligt med skräp i gångarna mellan montrarna och hela tiden hörs högtalarutrop; "Bilen med registrering det och-det står i vägen, var vänlig flytta den omedelbart!" Dagen innan öppningsdagen försvinner så allt skräp i gångarna mirakulöst och ersätts med mattor.

Vissa företag lägger man märke till lite extra. Några företag byggde upp sina montrar dagen innan öppningsdagen, och även om



Delar av Boeings JSF-mockup målades och putsades på plats. Den verkade inte vara riktigt färdig när den kom.

montrarna var ganska enkla verkade det ganska vågat. Boeing målade bl.a. landställerna på sin JSF-mockup på plats vilket gav intrycket av att den inte hade hunnits göras klart.

Under tiden pågår också kvalificeringsflygningarna med de plan som skall vara med i flyguppvisningarna så arbetet får ofta ske i högt buller.

Lunch kunde man intaga på puben The Swan som ligger på finalen för en av banorna. Konstigt nog var det inte särskilt mycket folk där, men de som fanns där kom från flygföretag från hela världen. Utanför puben satt alltid ett gäng planespotters som hade mycket att se på.

Anders W



I Ericssons monter lyfts en Erieye-attrapp på plats



...och här kommer en av många lastbilar med blommor.

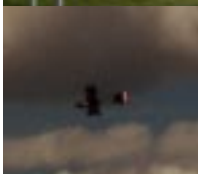
I förberedelserna ingår massor av detaljer man kanske inte tänker på. Här sätter någon upp prickarna i sitt företags logo...



Museifygplan

Flera museifygplan fanns utställda på marken i ett speciellt hörn av området. Visserligen fanns det "bara" ett tiotal, men de som fanns var nog så intressanta.

De flesta kom från The Shuttleworth Collection. Flera av dessa gjorde även flyguppvisningar, mest på public days. Publiken fick då bland annat se formationsflygning med Liberator, Hurricane och Spitfire, formationsflygning med Mitchell och Thunderbolt och enskilda uppvisningar med Lysander, Gladiator m.fl. En förbiflygning med en mängd DeHavillandflygplan gjordes också för att hedra minnet av DeHavilland.



Minns ej vad denna hette, men flögs gjorde den



Sagolikt vacker Spitfire

Enligt Flight Daily News kan man nuförtiden köpa sig en splitt ny Spitfire, om man vill. Ett gäng entusiaster i Essex har redan gjort två stycken. Originaldelar används i den mån de finns, men mer än hälften av delarna nyttillverkas för hand. Den första som är en Mk XVIII med en RR Griffon på 2000 hk håller på att provflygas. Kostar över en miljon pund. Efter kriget kunde man köpa en för runt 5 pund...

Anders W



Lysander



Liberator eskorterad av Spitfire och Hurricane



Ljuv musik när en Mitchell och en Thunderbolt startar för formationsflygning