



KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 6 2000



Vår Decathlon äntligen i luften! (Sid. 3)



Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Referat från allmänna klubbmötet	4
Jourredovisning och bokning av arbetsplikt	5
Medlemsavgift 2001	5
LuFF-spalten	6

Johanness föredrag	7
Kontaktens årskrönika	8-9
Tävlingskalender 2001	10
Planerade aktiviteter 2001	10
Om konsten att konstflyga	11
Den försvunna hummern	11
Aktuella landningstävlingresultat	12

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 1 2001): 3/2

Kontakten nummer 6

Detta det sista numret på året är ganska tunt, mest beroende på att det blivit lite lågsäsong nu. Men detta nummer är också det nummer som ger en första försmak om vad som komma skall. Listorna med planerade aktiviteter och tävlingar förebådar ytterligare ett aktivt flygklubbssår. Redan den 9 januari är det dags att träffas och börja bestämma resmål för sommarens reseflyg!

En annan lista med planerade aktiviteter är den med planerade manusstopp för Kontakten år 2001, och den ser ut som följer:

3/2, 31/3, 26/5, 4/8, 29/9, 24/11 - alla lördagar. Jag ser fram emot många bidrag!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör



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

Jag vill tacka LFK för den fina presenten, och de klubbmedlemmar som uppvaktade mig på min 50-årsdag!

267 Gunnar Franzén (Frasse)

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Hans Eriksson	50 år	15 dec.
Stefan Nyström	50 år	17 dec.
Roger Pålman	40 år	28 dec.
Åke Jarlhäll	40 år	30 dec.



Ordförandens spalt



Snart är ett nytt år till ända och det är dags för en summering. Det har varit ett mycket aktivt år inom LFFK, detta allmänflygets 100-års-jubileum. Vi har trots vådrets makter och mindre flygplan än budget nästan nått flygtidsbudgeten.

LFFK är idag Sveriges största flygklubb med totalt 429 medlemmar och intresset bara ökar. A (PPL) -kursen som startade i höstas består av 23 elever, vilket vi inte haft sedan 1970-talet. Det bådär gott inför

framtiden. I och med årsskiftet så gick vi i Sverige över till JAR-FCL reglementet vilket bl.a. krävde ett nytt skoltillstånd som innebar ett omfattande arbete, framförallt för Sture. Trots detta så har vi kunnat genomföra den utbildning som planerats under året.

Klubben har även i år haft stora framgångar med sin tävlingsverksamhet i precisions-flygning. Mats Warstedt kom som bekant 2:a totalt i VM. Han vann dessutom SM och kom 10:a på NM där han liksom på VM vann navigeringsmomentet. Dessutom har vi ytterligare ett antal piloter som är på gång, jag tänker på Lars Östling, Mats Modorato, Anders Wallerman och den pålitlige jubilaren Gunnar Franzén (50-år i november) med flera.

Vår Super Decathlon flög första gången 2000-11-17 och lättade kl 13.21 med Jörgen vid spaken. Därmed är en långlivad historia

till ända. Den juridiska processen kvarstår men det viktigaste är att vi kan använda flygplanet. Dock så kvarstår en uppdatering av flyghandboken då tillsatsvikten, som är dimensionerad för avancerad flygning, ger en begränsad användning. Detta enligt anvisning från FAA. Uppdateringen kommer att ske så fort som möjligt så passa på och flyg in er i god tid innan säsongen 2001 börjar.

I övrigt skall vi minnas FAI-konferensen i slutet av september, en vecka som avslutades med bankett som även var KSAK:s 100-årsfest samt LFFK:s Öppet Hus.

Vi kan också minnas klubbkvällar, reseflyg, samarbetet med LuFF, FFK och Länsstyrelsen när det gäller brandflyg. Vi har även i år haft ett utmärkt samarbete med Saab AB. Inom Östgötaflyg så har vi genomfört en hel del reklamflyg och ett antal marknadsföringsaktiviteter inom klubben, jag tänker närmast på tjejräffen.

Vi får inte glömma alla som gjort det möjligt att genomföra en så omfattande verksamhet som en stor flygklubb har. Jag tänker närmast på alla styrelsemedlemmar, våra flyglärare, den tekniska tjänsten som ser till att flygplanen finns tillgängliga och expeditionen som sköter all administration som krävs för att vi skall kunna utöva vår hobby samt alla andra ingen nämnd och ingen glömd som gör en insats för klubben. Ett stort tack för Era insatser under året!

God Jul och Gott Nytt År!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Nu är den äntligen i luften, vår nya Super Decathlon SE-LCU, den är härlig att flyga. När detta skrives har inflygningarna kommit igång, och vi betar av den långa listan med intresserade så fort det går.

LCU ska ju användas för bl a avance, flygsläp och som reseflygplan. Det sistnämnda användningsområdet är tills vidare något begränsat då tomvikten är rätt hög, medan max startvikt är densamma som för Decathlon med

150 hk motor. Det blir därmed en önskad begränsning av räckvidden med 2 personer ombord. Flygplanet stiger som en raket, så den begränsade max startvikten känns lite märklig. Vi håller på att bilda en arbetsgrupp med kunniga medlemmar för att se vilka möjligheter det finns att öka tillsatsvikten, så att flygplanet kan kallas reseflygplan även för två personer. Det ska också framtagas bränslemätstickor för att deltankningar ska kunna göras på ett säkert sätt.

Flygtiden för år 2000 kommer att stanna en bit under budget, ca 3200 timmar av 3400, på grund av det osedvanligt dåliga flygvädret från början av oktober till i mitten av december. Nästa år siktar vi på 3500 tim, bl a på grund av att antalet flygplan ökar från 7 till 8. Elevunderlaget på skolsidan är bättre än på mycket länge. Vi hoppas också kunna starta en instrumentflygkurs enligt JAR-FCL under 2001. Tillståndet är klart sedan länge, men det är problem med litteratur och med examination enligt den nya europeiska frågebanken.

De nya certreglerna fungerar nu något bättre, men det är fortfarande onödigt strul pga oklara rapporteringsrutiner. När du förnyar ditt cert, glöm inte att skicka med kopia av de behörigheter du eventuellt fått förnyade av någon kontrollant sedan förra certförnyelsen. LFFK måste nämligen veta att du har en gällande behörighet för att certet ska kunna förnyas.

En lindring för äldre certinnehavare blir det inom kort, då intervallet för läkarundersökning ökas från 6 till 12 månader som det var tidigare.

Datum för PFT-kurser under år 2001 blir måndagarna 26 februari, 28 maj, 27 augusti och 26 november kl 18.30 på klubben. Anmäl dig helst till det datum som ligger närmast före din flygträning eller PC. Flygträning / PC kan utföras under 3 månader närmast före förnyelsedatum för klassbehörigheten. Detta datum är exakt 24 månader efter din sista PFT i gamla systemet.

Gott Nytt Flygår 2001!

Sture B

Referat från allmänna klubbmötet 29/11 2000.

25-talet entusiastiska medlemmar samlades denna höstruskiga kväll i Flygets Hus för att lyssna och delta i diskussionen och debatten om det år som snart har svunnit samt den framtid vi står inför.

Vår ordförande, Håkan Börjesson, inledde mötet med att sammanfatta verksamheten under år 2000 hittills inom klubben. Det har varit ett aktivt år med ett, trots det regniga vädret under såväl sommaren som senare delen av hösten, acceptabelt flygtidsuttag.

Klubben har nått stora framgångar i såväl nationella som internationella precisionsflygningstävlingar, bl a SM-guld individuellt, Mats Warstedt, SM-guld i lag, Mats tillsammans med Lars Östling och VM-silver, Mats återigen.

Utbildningsverksamheten går för högtryck vilket kan exemplifieras med 23 elever på den senaste PPL-kursen samt att vi för närvarande har fyra flyglärare.

Den uppmärksamme har säkert märkt att en ny bränsleanläggning har tagits i bruk, att delar av plattan har asfalterats eller att det har hängts upp en ny port på den nya hangaren.

Det har arrangerats Öppet hus dag, reseflyg, klubbkvällar, hangarfester, tjejtäff och hållits föredrag.

Allt som oftast har man kunnat beskåda Cuben med reklamsläp vackert avspeglad sig mot den blå (eller grå) skyn.

Frågan om det finns någon risk för att klubben i framtiden tvingas flytta besvarades med att flyttrisen ständigt hänger över oss. Det finns bl a planer på utbyggnad av Saabterminalen, ombyggnad av infarten till flygplatsen som i en förlängning kan öka risken för att vi tvingas flytta, t ex till andra sidan av fältet.

Sture Bjelkåker kompletterade verksamhetssammanfattningen för år 2000 med att visa flygtidsstatistik och historisk statistik på flygtid och producerade certifikat sedan klubbens begynnelse.

De verksamhetsansvariga redogjorde därefter kortfattat för planerna inom respektive verksamhetsområde för nästkommande år.

Stationstjänstverksamheten präglas i hög grad av att man tar hand om ärenden i den takt de dyker upp. Ett ärende som uppmärksammades på mötet var behovet av en bogsermaskin (som hjälp vid hangarering av våra flygplan).

Inom jourtjänsten fortsätter arbetet inom de tidigare bildade arbetsgrupperna.

Tecknande av jourtider för 2001 pågår fram till 1 mars varefter resterande tider fördelas ut på medlemmar som fortfarande inte in-tecknat sina jourpoäng. Jourutbildning för nya medlemmar, nya cert-innehavare och övriga intressenter planeras att genomföras ett par gånger under nästa år.

Kursverksamheten fortsätter med A-kurser som tidigare. Beträffande nästa I-kurs diskuteras flera olika alternativ såsom kvällskurs, koncentrerad dagkurs och helgkurs. PFT-kurserna fortsätter och under våren planeras även för avancekurs.

Inom klubbverksamheten fortsätter man med reseflyg, vårfest, hangarfest, öppet hus m m. Dessutom planeras för kurs i hjärt-lungräddning (inkl ABC) och livräddningsövning med livbåt.

Inom området marknadsföring/reklam strävar man efter att aktivt fortsätta arbetet i marknadsföringsgruppen varför ytterligare intresserade deltagare till gruppen söks. Under nästa år planeras, utöver redan etablerade marknadsföringsaktiviteter, även för lansering av ett aktivitetspaket (innehållande rundflyg, spaka själv, catering etc) speciellt riktat mot företag (t ex som kick-off aktivitet).

Tävlingsverksamheten under 2001 kommer att bli minst lika omfattande som tidigare år. En trevlig nyhet blir att Safaritävlingen, under entusiastisk ledning av Gunnar Franzén, kommer att genomföras som en Rallytävling.

Flyg- och skolverksamheten planeras fortsätta i samma omfattning som under innevarande år och inom Östgötaflyg fortsätter omfattningen på reklamflygverksamheten förhoppningsvis att öka ytterligare.

Rörande flygplanfrågan kan vi nu glädjas åt att vår nya Super Decathlon har börjat flygas. Processen kring det som tidigare har skett i det här ärendet kommer att fortsätta åtminstone en bra bit in på nästa år.

Ifråga om vår framtida flygplanflotta kommer det inte att ske några förändringar i närtid men på lite längre sikt är det viktigt att en plan för utbyte av flygplanen utarbetas.

Valberedningen hade till mötet inkommit med ett förslag på ny styrelseledamot (att täcka den, sedan årsmötet, vakanta styrelseposten). Valberedningen föreslog Stefan Sandberg och mötet valde enhälligt Stefan till ny styrelseledamot.

Sture Bjelkåker, i egenskap av tf kassör, presenterade en preliminär budget för nästkommande år. Denna budget bygger på en total flygtidsbudget på 3600 flygtimmar, att jämföra med 3400 flygtimmar budgeterat för 2000, denna ökning bl a med anledning av att vi under 2001 kommer att ha tillgång till ytterligare ett flygplan, Super Decathlon. I detta sammanhang aviserades också om en eventuell mindre höjning av flygtimpriset under våren.

Medlemsavgifterna för år 2001 beslutades. Det beslutades, enligt styrelsens förslag, att höja medlemsavgiften för ordinarie medlemmar, gästmedlemmar samt blandmedlemmar med 50 kronor medan medlemsavgiften för stödjande medlemmar förblir oförändrad jämfört med år 2000.

Antalet medlemmar i LFK per 2000-11-29 ser ut enligt följande: 283 ordinarie, 87 gäst, 50 stödjande samt 9 hedersmedlemmar vilket totalt blir 429 medlemmar. Det är också trevligt att kunna konstatera att medlemsantalet de senaste fem åren stadigt har ökat (1996: 354st, 1997: 366 st, 1998: 386 st, 1999: 414 st).

Håkan Börjesson och Mats Warstedt valdes att representera LFK vid M-KSAK och KSAK årsstämmor under våren 2001.

Under mötet väcktes ett förslag om att etablera en krisgrupp inom klubben i förebyggande syfte om det skulle inträffa någon allvarlig händelse t ex ett haveri. Styrelsen arbetar vidare med detta förslag.

Efter mötets avslutande fortsatte samvaron under intagande av landgångar och julmust.

Tomas Karlsson, Sekr LFK

Jourredovisning 2000 och bokning av arbetsplikt 2001

Nu är det dags för redovisning av jour/arbetsplikt för 2000. För att undvika att vi missar något ni utfört så skall alla redovisa vad de gjort. Vi kontrollerar dock bostadsadress och flygtid så var du boende utanför Östergötland (enligt LFK register) eller flög 0 timmar, så behöver du ej skicka in blanketten. Redovisning görs lämpligen på blankett bifogad i denna Kontakt. Den finns också på LFK web. Arbetsplikten är som tidigare 6 poäng.

Jour och arbete som utförs inom arbetsgrupperna m m är mycket viktiga för klubben så ett STORT TACK till alla som hjälpt till förtjänstfullt under året!

Jourbokningspärmen för 2001 finns nu på klubben. Först till kvarn! Observera att alla flygande medlemmar i den skall meddela hur de avser utföra sin arbetsplikt. Normalt sker detta genom jour men det finns också bl a arbetsgrupper och skulle du vilja betala istället så meddelas detta också i jourpärmen (200:- per poäng). Full arbetsplikt är 6 poäng per år. Se Matrikeln för fullständiga regler.

Gott nytt flygår!

Vid frågor kontakta jouransvarig Gunnar Frisk, gunnar.frisk@lfv.se, 011-192674, 0708-392674.

Gunnar

Medlemsavgift 2001

Med denna Kontakt följer ett inbetalningskort för medlemsavgift och ev bonusrabattinsats 2001 (1500 kr).

Rabattinsatsen ger 100 kr rabatt på flygtimmar upp till max 40 tim.

Avgifterna bör betalas före första flygning 2001 och senast 31 januari. Detta datum dras medlemsavgiften från pilotkontot för samtliga, även om avgiften inte inbetalats.

Om Du inte längre vill vara medlem i klubben, meddela detta till LFK exp före den 31 januari.

Observera att blandmedlemskap motor/segel utgår. Du som är aktiv både som motor- och segelflygare ska därmed betala ordinarie avgift både i en motorflygklubb och en segelflygklubb.

Av nedanstående tabell framgår medlemsavgiftens storlek.

Födelseår	Ordinarie medlem	Gästande medlem	Stödjande medlem
- 1936	675:-	500:-	170:-
1937-1980	850:-	550:-	170:-
1981-1985	575:-	430:-	170:-
1986-	525:-	180:-	120:-



När jag började fundera på vad jag skulle skriva om i LuFF-spalten denna gång tänkte jag först skriva "LuFF-spalten inställd på grund av dåligt väder". Kanske vore det lämpligt att göra det, som en slags demonstration mot vädergudarna. Något mer konstruktivt vore dock att istället tänka positivt på det deprimerande klimatet (hur det nu skulle gå till), eller åtminstone göra det bästa av situationen. Vad kan man då göra om TAF:en visar OVC003 RA nästan kontinuerligt i två månader? Jag har två svar på denna fråga – ett på kort sikt och ett på lång sikt.

Problemlösning på kort sikt

Kan man inte utöva själva flygningen får man istället göra det näst bästa – träffa likasinnade och prata om den. I början av år 2000 anordnade LuFF för första gången Lift!, Linköpings Flygträff. Över 60 personer närvarade och det bjöds på middag och flygföredrag. Dessutom presenterade LFK, segelflygklubben och fall-skärmsklubben sin verksamhet. Ca hälften av deltagarna var medlemmar i flygklubbarna och den andra hälften var flygintresserade studenter. Kvällen var mycket uppskattad (de sista åkte hem vid tvåtiden på natten), så vi beslutade oss helt sonika för att detta skulle bli en tradition! LuFF anordnar därför **LIFT! 2001 fredagen den 2 februari klockan 18.30 i Flygets Hus**. Vi kommer att bjuda på god middag och några fängslande flygföredrag. Dessutom kommer flygklubbarna att presentera sig på sedvanligt vis (utbildningar, m.m.). P.g.a. det begränsade platsantalet (totalt 70 personer) har vi varit tvungna att sätta en gräns på 15 personer från LFK. Det är med andra ord först till kvarn som gäller! Anmälningslistan finns uppsatt på anslagstavlan på klubben. Priset är 150 kronor för hela kvällen, inkl. mat och dryck! Missa inte detta tillfälle att få träffa flygintresserade från olika flygsporter! För er som inte hittar till Flygets Hus finns vägbeskrivning på LuFF:s hemsida.

Problemlösning på lång sikt

Under den gråa hösten har jag ibland kollat METAR och TAF för övriga Europa. Inte kan väl vädret vara så här kasst överallt? tänkte jag. Rätt hade jag också. I Tyskland hade de flesta städer CAVOK ca 80 % av "undersökningstillfällena". Även staterna öster om oss hade bättre väder. Att flyga till exempelvis Rostock eller Tallinn tar 2,5 timmar med en Archer non-stop. Priset är endast 755 kronor (med

dep. och bonusrabatt) tur och retur per person om man är fyra som delar. Billigare än att flyga runt med en Archer själv i en timme (utan rabatt) med andra ord! Vad är det då som hindrar dig och mig? Vädret naturligtvis. Att Tallinn har CAVOK hjälper ju inte om det ligger ett trehundra fot högt heltäckande molntäcke över Linköping. Återigen gäller det dock att tänka konstruktivt.

Hur löser man då problemet? Antingen bygger man sig en vädermaskin, eller (kanske något mer trovärdigt) skaffar man sig instrumentbehörighet (IR). Med det sistnämnda öppnar sig en helt ny värld. Har man väl kommit så långt att man utbildat sig till pilot (PPL) finns det ingen anledning att begränsa sig till lokala flygningar eller "vackert väder". Med ett IR (Instrument Rating) tar man sig enkelt till andra städer och länder med bättre väder, trots att vädret i Linköping inte är det bästa. Jag har själv ännu inte IR, men har vid flera tillfällen fått möjligheten att flyga IFR med kamrater och tillika piloter i LuFF (ca hälften av LuFF:s 18 piloter har IR). Har vi tröttnat på vädret på den ort där vi befunnit oss har vi flugit dit vädret varit bättre. Det gäller helt enkelt att anpassa sig efter vädret på ett mer flexibelt sätt, d.v.s. åka till ställen **där** det är bra väder och inte **när** det är bra väder.

LFK kommer under våren troligtvis att ordna en teorikurs för IR. Missa inte denna chans att få kunskap och behörighet att utnyttja flyget för vad det är till för! Jag kommer definitivt inte att missa chansen och om du precis som jag känner att du vill använda flyget till mer än att flyga till Visby, gör som jag!

Övrigt

Som kanske kan inses av temat i det jag hittills skrivit har vi i LuFF inte gjort så jättejättemånga flygningar under senhösten. Vi har dock ordnat lite mörkerflygning för intresserade studenter under två kvällar. Vädret har också gjort oss så pass flygsugna, att jag kan lova ordentligt med resor nästa termin! Våra resor är öppna för alla våra medlemmar (student är inget krav). Surfa in på vår hemsida om du känner för att hänga med någon gång!

Håkan efterlyste i förra numret av Kontakten en debatt inom klubben om flygsäkerhet. Jag tänkte därför komma med ett litet tips och lite egna tankar. Statens Haverikommission har en hemsida där man bl. a. kan läsa samtliga haverirapporter för de senaste åren. Man kan dessutom prenumerera på ett nyhetsblad, eller "nyhetsmail", som skickas ut varje gång en ny haverirapport finns att läsa. Jag har själv läst alla haverirapporter från de senaste två åren och måste säga att det är synnerligen lärorikt. Man kan själv läsa

hela rapporten och lära sig vad som brukar gå fel. För de som aldrig läst en haverirapport kan nämnas att Haverikommissionen bl.a. går igenom förarna, luftfartyget, väder och i förekommande fall företags/klubbens organisation. De fastslår vilka faktorer som bidrog till haveriet och kommer ibland med rekommendationer till Luftfartsverket. En snabb sammanställning av de 19 senast publicerade rapporterna som gäller privatflyg ger vid handen att det genomsnittliga antalet flygtimmar hos befälhavarna var ca 600 och att ca 80 % av haverierna helt eller delvis berodde på pilotfel. Av dessa 15 haverier berodde 2 på motorstopp orsakad av bränslebrist. En annan sak som slog mig var hur stor andel av haverierna som berodde på förarens oförmåga att kontrollera flygplanet, d.v.s. att hålla flygplanet flygande. En mycket stor del av dessa haverier berodde på otillräcklig fartkontroll under inflygning och landning; en del efter några misslyckade landningsförsök som troligtvis gjort föraren nervös. Kan du Cadeternas och Archarnas V_{REF} (fart under inflygning) och V_{TT} (tröskelfart)? Om inte är det kanske dags att läsa på i flyghandboken.

Statens Haverikommission finns på <http://www.havkom.se/>. Motsvarande adress i USA är <http://www.nts.gov/>, där man även kan söka på flygplansmodell, etc. Genom att läsa de haverirapporter som givits ut och de som olyckligtvis komma skall tror jag att vi dels kan flyga säkrare, genom att tänka på de faktorer som brukar figurera i haverirapporter, och dels ge mer substans och ett bättre underlag till den debatt som bör föras i ämnet.

Med hopp om bättre väder,

Daniel Hoffmann

Vice ordförande LuFF

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

Hemsida: www.studorg.liu.se/luff/

Telefon: 013-27 40 03.

Johanness föredrag!

Den 18:e oktober samlades vi, ett trettiotal flygentusiaster i Flygets Hus och lyssnade till Lennart Johannesson som med inlevelse och entusiasm berättade om sitt flygarliv. Självtog jag ledigt från mitt jobb för att kunna vara med, och det har jag inte ångrat.

Vi satt alla andaktligt lyssnande i över två timmar, tiden bara rann iväg, eftersom Johanness har en enorm förmåga att fånga åhörarnas uppmärksamhet, man liksom engagerar sig själv hela tiden. Hans struktur att lägga upp det hela och hans ordval gör att det blir lättlyssnat, intressant och skojigt, han är en utomordentligt roande föredragshållare.

Vi fick veta hur det började uppe i Brunflo (Östersund) med Johanness och hans bror och ett modellflygplan med motor köpt på postorder och premiärkörning av motorn i köket, som därefter liknade Lützen, till segelskolning i Jämtland, med otaliga händelser och uppdrag och vidare då till Linköping och alla eskapader på SAAB.

Johanness har ett mycket rikt urval av bilder som han visade på overhead, och det gör det hela till att man själv får en äkta inlevelse. För övrigt har Johanness myntat ett nytt uttryck; allt som är antikt eller bara omodernt kallas för "järnsäng".

Öl och landgång fulländade kvällen.

Tack Johanness för ett utmärkt föredrag och en berikande afton!

Samtidigt vill jag för våra yngre medlemmar i klubben nämna att Johanness började som flyglärare i LFK 1955 och höll på till slutet av 80-talet, och var också skolchef under många år.

Frasse



Lennart Johannesson



De många åhörarna vid bordet

På gång i LFK

Reseflygmöte	9 jan.
Hjärt-lung-räddningskväll	17 jan.
Linköpings flygträff	2 feb.
Nödövning i vatten	6 feb.
KM & deb. tävl.	5 maj
Safaritävlingen	19 maj
Vårfest	15 juni

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

Kontaktens årskrönika 2000

- i bilder!

Snart är år 2000 över. Ett som går till historien som ett ovanligt händelserikt år i klubben. Ett år fyllt med flygäventyr, nya medlemmar, nya bekantskaper, intressanta klubbaktiviteter, spännande gästande flygplan och mycket mera.

Året har tack vare detta gett många tillfällen för medlemmarna att ta bilder. Låt oss göra en tillbakablick!

Klubbåret började 28 januari med Linköpings Flygträff, "LiFT", som arrangerades av LuFF-gänget. Alf Ingesson-Thor m.fl. höll föredrag. LuFFarna har sedan många aktiviteter under året, bl.a. resor för sina medlemmar.



År 2000 hade även gjorts till Flygets År av KSAK. KSAK bildades den 15 dec. 1900 och firade 100-årsjubileet på detta sätt. Flera av årets aktiviteter genomfördes under parollen Flygets År, inte minst 100-årsfesten under FAI-konferensveckan.

Under årsmötet 22 mars valdes Gert Eriksson och Anders Sjöqvist in som nya styrelsemedlemmar. Båda har sedan dess lagt ned mycket arbete för klubben. Tyvärr innebär också detta att Jan Klefborg och Thorleif Gustavsson avgick ur styrelsen. Jan och Thorleif har gjort mycket för LFFK under sina styrelseår. På bilden nedan avtackas Jan och Thorleif av ordföranden.



Fred Lundqvist och Olov Backarp arrangerade en tjejräff på klubben 23 mars, där bl.a. Sveriges enda kvinnliga stridspilot Anna Maltinger föreläste. Jonna Johansson, Anna Emilson och Therese Denser-Kareilsson berättade för en stor mängd deltagare vad det innebär att bli pilot. Ovan tackar Fred Anna Maltinger för besöket, och t.v. förevisar Anna Emilson ett av klubbens flygplan.



Några av klubbens mest lyckade aktiviteter under året var klubbutflykterna. Årets utflykter gick till Fårö, Sylt och Strömstad och de lockade många deltagare som hade mycket roligt. Bilden nedan är tagen på Strömstadutflykten.



Detta år var också året då Thor färdigställde sin Cub-modell. Planet har kunnat ses i tillsynshangaren och imponerat på alla. Planet är en kopia av segelflygklubbens SE-GCM.



Tävlingsåret 2000 var mycket aktivt med stora framgångar för LFK. Stjärntävlingen på Visingsö vinnas av Mats Warstedt, SM i Eksjö vinnas också av Mats och på VM i Västerås blir Mats tvåa. Klubbens landningstävlingsserie hölls också, och Seve Barth blev Linköpingsmästare. Året förmörkades dock av att Harry Johansson omkom under Safaritävlingen. På bilden t.v. står Mats bredvid VM-vinnaren Jiri Jakes, och nedan har Mats precis prickat nollan.



FFK har också varit mycket aktiv under året och engagerat flera klubbmedlemmar. Några övningar har hållits, bl.a. Cf-gruppens övning på Bråvalla 9-10 sept. i samverkan med sjöräddningen och FRO (bilderna t.v.). FFK har även sysslat med havsövervakning.



En av årets största händelser var FAI-konferensveckan 24-30 sept.



En vecka då en mängd betydelsefulla personer från hela världens allmänflyg besökte Linköping. Under veckan fick bl.a. B17 kamratförening FAIs Phoenixdiplom (bilden ovan) och KSAKs 100-årsbankett hölls. Dagen efter konferensveckan (så att två busslaster konferensdeltagare kunde besöka den) hade LFK Öppet-Hus-dag med bl.a. många gästande flygplan (bilden nedan).

Flera fester har hållits under året, bl.a. Vårfesten och Hangarfesten. Årets Hangarfest (bilden) bjöd på bl.a. helstekt gris!



Den 17 nov. flög äntligen vår nya Decathlon för första gången i klubbens regi. Lite bekymmer med tillsatsvikten men vilken härlig maskin att flyga!

Låt oss se till att även 2001 blir ett lika händelserikt år, och låt oss hjälpas åt att skriva om det i Kontakten - med bilder!

Text: **Anders W**, Foto: **div. klubbmedlemmar**

LFK Tävlingskalender 2001

KM & Debutanttävlingen 5 maj (reservdag 6 maj):

Klubbmästerskap för de rutinerade och gratis flygtid för debutanter

Safaritävlingen 19 maj (reservdag 20 maj):

Genomförs för första gången som Rallytävling

Gripen:

6 deltävlingar (april-september)

Nattugglan:

6 deltävlingar (3 i februari-mars, 3 i oktober-november)

Övriga tävlingar:

Stjärntävlingen, Visingsö

SM i precisionsflygning, Ludvika

Arosnaven, Västerås

World Air Games, Spanien (tillika EM)

Planerade aktiviteter år 2001

Klubbverksamheten

Tisdagen den 9 januari kl 18.30 är årets första planeringsmöte för sommarens reseflyg. Välkomna att lämna förslag till lämpliga resmål. (Vi måste väl ta oss till Hemavan i år?)

Onsdagen 17 januari kl 18.00 kommer Lena Gustavsson från Röda Korset till klubben för att föreläsa hjärt-lung-räddning och hur vi ska handla och organisera på skadeplats med teori och praktiska övningar. Anmälningslista på klubben, max 15 personer. Kostnad 50 kr.

Tisdagen den 6 februari kl 13.00 (tyvärr fanns inga kvälls- eller helgtider) kommer vi att träffas vid Malmens vågbassäng. Först en teoridel: nödlandning i vatten. Därefter praktiska tillämpningsövningar i bassängen med livflotte och räddningsväst.

Medtag badkläder, handduk och en uppsättning ytterkläder (det blir mer realistiskt att ta sig upp i livflotten med tunga, blöta kläder.) Anmälningslista på klubben, max 15 personer. Lämna även personnummer för försvarets personundersökning. Anmälning senast 30/9 p g a personundersökning. Kostnad 250 kr.

Hjärt-lungräddningen och bassängövningen är bra exempel på att öka säkerheten och överlevnaden även om olyckan har varit framme. Därför skjuter klubbens minnesfond till med en större del av kostnaden och priserna är alltså reducerade. Överteckna er gärna på listorna ifall någon lämnar återbud.

Kalas

Fredagen den 15 juni kl 19.00 Vårfest. Vad det kommer att bjudas på och program i övrigt läser du om i nästa Kontakten. Hör av dig till mig om förslag till program.

Öppet Hus

Lördagen den 1 september. Varför inte en repris på öppet hus 2000 beträffande: väder, spaka själv och rundflyg, inbjudna hemmabyggen och veteraner, Linköpings Fallskärmklubb, Linköpings Segelflygklubb och varmluftsballong. Varmkorv och mackor? Men det behövs mycket förarbete och planering, så hör av dig om idétips och förslag. Eller om du vill och kan vara med i vår arbetsgrupp för öppet hus.

Mer Kalas

Torsdagen 27 september kl 19.00 Hangarfest. Vad vi äter och program i övrigt kommer att redogöras senare i Kontakten. Även här: hör av dig om förslag.

Detta är verksamhetsplanen för klubbverksamheten 2001 i nuläget. Men det finns många luckor i kalendern så förslag mottages tacksamt!

Gert E tel 013-77158 eller 070-2489300

Om konsten att konstflyga

I mitten av 1960-talet hade en entusiast i Blekinge, trädgårdsdirektören Evert Svensson, privatflygare med utbildning i avancerad flygning, försökt att till sin Tiger Moth få införskaffa den då världsledande plantypen Zlin från Tjeckoslovakien. Öststaterna hade på den tiden de mest framstående piloterna i såväl segelflygning som avancerad flygning med motorflygplan. Företagen Travelair och Kungsair i Norrköping sökte då agenturen för Skandinavien och lyckades efter mycken byråkrati dels få besöka staden Brno där fabriken var belägen samt få beställa en Zlin 326 och senare ytterligare en Zlin 526. Då jag under några år var flygchef i nämnda företag beslöts att jag skulle få en speciell utbildning på planen i landet. Den rena inflygningen var väl relativt enkel, men så kom den avancerade delen och då var det genast betydligt svårare, i varje fall för mig. Har alltid betraktat mig som instrumentflygpilot trots några år som jordbruksflygare och flyglärare men hade också fått viss utbildning i avancerat med en FV pilot som hette Elfstrand och i SAAB Safir. Min lärare i Tjeckoslovakien hette vill jag minnas Vladic och hade under en följd av år varit världsmästare i konstflygning. Det senare skulle på ett handgripligt sätt så småningom gå upp för mig...

Att då för tiden göra affärer med östländer var inte bara svårt utan på gränsen till det totalt omöjliga, vi fick t ex inte lägga upp något eget lager av reservdelar utan varje skruv skulle i laga ordning beställas och levereras från tillverkaren. Detta gjorde ju också av naturliga skäl att det sedan bara blev två flygplan som köptes, men två fantastiska maskiner när det gällde att göra krumelurer i lufthavet, speciellt med modellen 526...

Nåväl, efter en flygning med Beech Baron till Brno infann jag mig på företagets flygskola sommarklädd, på fötterna hade jag sandaler. Världsmästaren och testpiloten Vladic kom så småningom iklädd en tunn flygoverall och - trätofflor. Hjälmm eller ens huva nyttjades inte och någon radiotrafik förekom heller inte. Så satte vi oss i planet och spände fast diverse remmar. Fallskärm? - Nej!

Första passet skulle bara bestå i en enkel och försiktig uppvärmning, några rollar, looping, halvroll, spinn, rygflygning, bunt och lite till, bara av det enkla och elementära hade läraren lovat... Det blev ett pass som jag sent skall glömma. Vad instruktören visade hade jag sedan bara ett dunkelt minne av, det mesta förstod

jag inte över huvud taget....

Vi hade ingen av oss skärm, och jag kan garantera att vid ingen av manövrarna var vi över 300 meter i höjd. Spaken gick som en gammal gårdspump fast åt alla tänkbara håll och sidoroderpedalerna slog mellan fullt utslag åt höger och åt vänster. Ibland hade vi fullgas på motorn och den tjöt som en siren, under långa stunder hörde man den inte alls, det bara ven och pep i kropp och vingar och i varje fall jag själv kastades i mer än horisontens alla 360 grader verkade det...

Jag blev inte sjuk, men när vi efter 35 minuter landade var jag helt skolös. Vladics fantastiska behandling av sidoroderpedalerna med sina trätofflor hade bl a gjort att mina sandaler lossnat och var försvunna. Jag hade dessutom flera blåmärken på fotknölnarna. När vi senare lossat ett par plåtar på planets undersida hittade vi sandalerna, de hängde i ett par roderlinor gott och väl 2,5 meter från den plats där jag suttit. Med världsmästaren Vladic flög jag aldrig mer. Jag valde att själv lura ut planens speciella egenskaper, och så kunde man ju såsom flyglärare i varje fall på den tiden utbilda sig själv på mindre komplicerade flygmaskiner, för en maskin var det snarare än ett plan, det blev jag helt och fullt övertygad om. I fortsättningen har jag hållit mig till den del av flyget där man slipper att "konstflyga" och anser med tilltagande ålder och avverkad flygtid, att instrumentflyga med precision är minst lika mycket av konst som avancerad flygning, kanske till och med mera?

Den försvunna hummern

Han hette egentligen Larsson men soldatnamnet bestod av endast tre stora bokstäver, för så var det då på -50 talet inom det ofta markant högfärdiga Flygvapnet. LSS var därför hans namn de guerre... Han var trogen ungar, hade örnäsa och falkblick som dessutom genom strabism tittade en bit in i november månad, en alltigenom prydlig man och med en väl utvecklad fingertoppskänsla för mycket av det han företog sig såväl inom som utom den sk tjänsten. I staden fanns tre krogar av vilka en hade förstaklass-serveringen på andra våningen och bakfickan i gatuplanet, bara ett halvt stenkast om ens så långt från svängdörren vid den gröna skylten. Till söndags var officeren L avsuttet och intog gärna sin middag på andra våningen, vilken var möblerad i gammal stil med tunga bord och stolar, tjocka, dubbla

gardiner för de stora fönstren, det rädde även sommartid en sval tystnad i lokalen. Kyparna i svart och vitt tassade som begravningsentreprenörer mellan kallskänk och taffel. Sprit serverades först efter klockan ett på dagen och bestod av två vita och en brun, pilsner och porter i gammaldags mörka flaskor med fläns som en "pusmun".

Den minnesvärda söndagen hade L valt en anseelig hummer med tillbehör, rostat bröd och vitlökssmör. När han inte utan en viss försiktig iver tog sig an hummern med de vanliga specialverktygen bar det sig inte bättre än att denna slant från tallriken och försvann ur sikte, inte ens falkblicken kunde identifiera gömslet. Lite blyg och fin i kanten började L leta på de platser han kunde tänka att den dyra hummern hade hamnat. I knäet, på någon av stolarna, på golvet, på det djupa fönsterbrädet, bakom gästen, framför eller vid sidorna, ovanför, men ingenstans syntes den röda och vita maträtten. Det hela började att bli verkligt pinsamt, vad göra? L gav upp efter kanske tio minuter, och var inte så lite rosig i ansiktet när tjänsteanden åter närmade sig hans bord. Var han färdig? Ja! Hade maten varit god? Ja, utsökt! Kyparen visade inte med en min det underliga i att inga som helst rester av hummerskal eller klor fanns på tallriken, delar av innanmätet, absolut ingenting återstod.

Det fick bli kaffe med avec om inte för annat så för att visa sitt oberoende inför serveringspersonalen, han hade ju officersfullmakt från Hans Majestät och Kronan.

När L efter kanske en halv timme hade betalat sin nota, börjat resa sig upp för att göra en värdig sorti och sköt in stolen på sin plats råkade han titta längst ner på den inre, vita och grovt virkade gardinen vilken starkt påminde om svepningen i en kista. Med huvudet nedåt i den lägsta våden, kanske några tum från golvet hängde den välmatade hummern med klorna krampaktigt fästa i hängets sirliga ornament. Efter denna festmåltid började L istället att inta sina söndagsmiddagar i hotellets bakficka, där man helt saknade förrådiska gardiner för fönstren och stämningen var mera agrart uppsluppen, dessutom var det aldrig någon gäst som ens skulle fundera på att beställa in hummer, än mindre äta sådana främmande gastronomiska påfund...

Ulf Wiberg



Aktuella landningstävlingresultat

NATTUGGLAN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-11-06		5) Otilåten motoranvändning														
Vind: 080 - 090° / 6 - 9 kts		Bana: 11	Tävlingsledare: Seve Barth													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Seve Barth	IFX	1		2	2		4	7		21	0		0	14	1
3	Lars Östling	IFX	-5		20	0		0	5		15	-4		28	32	2
1	Nils-Erik Zander	IFX	0		0	8		16	16		48	19		57	61	3
5	Lennart Angvik	IFX	9		18	-3		12	42		125	-1		7	81	4
2	Per Persson	IFX	>25		200	11		22	17		51	12		36	155	5

NATTUGGLAN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-11-13		5) Otilåten motoranvändning														
Vind: 190° / 5 - 8 kts		Bana:	Tävlingsledare: Seve Barth													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Lars Östling	IFX	22		50	2		4	4		12	8		24	45	1
3	Nils-Erik Zander	IFX	28		60	35		70	8		24	7		21	88	2
5	Seve Barth	IFX	>45		200	-1		4	0		0	2		6	105	3
2	Per Persson	IFX	26		60	21		50	-13		91	19		57	129	4

NATTUGGLAN 6		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-12-04		5) Otilåten motoranvändning														
Vind: 200 - 210° / 5 - 7 kts		Bana:	Tävlingsledare: Lars Östling													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Seve Barth	IFX	-2		8	2		4	4		12	-5		35	30	1
3	Lars Östling	IFX	3		6	19		38	5		15	4		12	36	2
5	Per Persson	IFX	-2		8	19		38	18		54	11		33	67	3
2	Nils-Erik Zander	IFX	>25		200	>45		200	12		36	6		18	227	4