

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 2 2001



Överlevnadsövning på Malmen
(Sid. 8)



Följ med LFK till
Stavanger! (Sid. 9)

KM 2001



Inbjudan till
Öppet klubbmästerskap och
debutanttävling 5 maj (Sid 15)



Vårfest med föredrag av
Erik Bratt 15 juni!

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Nya flygpriser	3
Klubbverksamheten	4
LuFF-spalten	4
Marknadsföringsspalten	5
Styrelse LFK 2001	5
Karl-Erik Gustafson in me- morian	6
Referat från LFKs årsmöte . .	7

Överlevnadsövning på Malmen .	8
Följ med LFK till Stavanger . . .	9
LuFF i Vemdalen	10
Piratliv	11
Flygmuseer i USA	12-13
LuFF-reportage	14
Inbjudan KM 2001	15
Aktuella landningstävlingresultat	16

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 3): 26/5

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 2

Denna tid på året är den bästa. Det blir varmare, ljusare, och flygsäsong. Samtidigt som man har allting framför sig. Detta genomsyrar också detta vårnummer av Kontakten där det så tydligt känns att så mycket kommer att hända. Läs t.ex. om kommande klubbutflykter, inbjudan till KM och Gerts klubbverksamhetsspalt.

Tyvärr blev också detta nummer lite sent, varför kallelserna till reseflygmötet och studiebesöket på SMHI är lite väl sena. Vi får försöka ha bättre framförhållning.

På årsmötet fick vi en ny hedersmedlem, Sven-Eric Larsson, **och i nästa nummer kommer en utförlig presentation av honom!**

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Notiser och meddelanden

Studiebesök på SMHI 27/4



Anmälningslista finns uppsatt på klubben. Du kan också kontakta Gert Eriksson. Passa på tillfället! Se även klubbverksamhetsspalten.

Dags för ny matrikel

Snart kommer nästa Matrikel att sättas samman. Om några veckor kommer innehållet att hämtas från medlemsregistret, så om du vet med dig att dina adressuppgifter kan vara felaktiga, kontakta expeditionen!

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Stanislav Balas	60 år	19 april
Lars-Åke Linderholm	60 år	24 april
Christer Åqvist	60 år	17 maj
Johan Jerrgren	40 år	20 maj
Hans Philipsson	70 år	22 maj
Mats Johansson	40 år	9 juni

Safaritävlingen flyttad

Troligen flyttas Safaritävlingen till hösten p.g.a. kollision med flygdagen på Malmen. Kontakta Gunnar Franzén för mer information!

Gå med i marknadsföringsgruppen

Ett alternativt sätt att göra jourtjänst - var med i marknadsföringsgruppen! Gruppen träffas ett par måndagskvällar under våren och hösten.

Vänd dig till Olov Backarp eller Daniel Hoffman!

Ordförandens spalt



Året har börjat bra med ett högre flygtidsuttag än 2001 beroende på en intensiv skolverksamhet. Dessutom har årets första A-kurs startat med cirka 10 elever.

Årsmötet hölls onsdagen den 21 mars. Tommy Bergström och Gunnar Frisk lämnar styrelsen och Anders Sjöquist, tidigare suppleant, valdes in som ordinarie medlem tillsammans med Lennart Magnusson. Iver Hansen valdes in som ny suppleant. Ett hjärtligt tack till

Tommy och Gunnar för förtjänstfulla insatser inom klubben. Tommy är en gammal trotjänare i styrelsen och har arbetat där sedan 1978! En annan gammal trotjänare Sven-Eric Larsson valdes till hedersledamot. Svan-Eric var flyglärare och anställdes av LFK 1967 och blev flygchef i Östgötaflyg 1969.

När det gäller Decathlonaffären så hölls huvudförhandling den 9 april i Stockholms Tingsrätt. Dom meddelas den 23 april. Förhoppningsvis är denna historia över i och med detta och vi kan blicka framåt och koncentrera oss på flygverksamheten.

Glöm inte våra landningstävlingar, KM & debutanttävlingen samt reseflyg! Varför inte en dagstur till Öland den 1 maj!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Flygåret 2001 har börjat bra, med ökad flygtid första kvartalet jämfört med förra året. Det är skolningen som har ökat markant, medan uthyrningen har minskat. Flygvärdet har varit tillräckligt bra för skolning, men kanske inte lockat till längre privatflygningar.

SE-LCU ska nu in på sin första 100-timmarstillsyn. Flygplanet har nu med gott resultat provats ut för avance, flygreklam och viltinventering. Och oddsen är fortfarande goda att max startvikt ska kunna ökas för ökad

användbarhet även som reseflygplan. Nya fallskärmar är beställda inför avance-skolningen, dock är tillgängligheten på avance-instruktörer ännu inte den bästa.

Olle Backarp har varit på instruktörskurs för H50P, som är LFV:s projekt för ökad flygsäkerhet i privatflyget. De nya säkerhetskurserna kommer i LFK att samordnas med hittillsvarande PFT-kurser.

Starten av vår teorikurs för instrumentbevis (IR) enligt JAR-FCL ser tyvärr ut att behöva flyttas till efter sommaren för att passa de flesta anmälda elever. För dem som väntar otåligt på IR finns tyvärr inget bra alternativ i dagsläget, eftersom inte heller någon annan svensk flygskola hittills annonserat IR-kurs under 2001.

Våra landningskort har som väl alla vet hittills inte gällt för landning på Arlanda. Dessvärre börjar fler flygplatser dra sig ur landningskortsystemet, från 1 april gäller landningskorten inte på Landvetter och ett elakt rykte säger att till och med Bromma vill dra sig ur vid kommande årsskifte. Mycket märkligt att LFV egna flygplatser inte stannar kvar i LFV eget landningskortsystem! Vi bör protestera, betraktas privatflygare inte längre som önskvärda kunder på LFV flygplatser?

Vi har fått viss förvarning om arbeten på Saab-fältet i sommar, som eventuellt kan innebära att vi måste utlokalisera till Kungsängen enstaka veckor, mer information om detta kommer i maj.

Trots svårigheter av olika slag så flyger vi vidare, eller hur?

Sture B

Nya flygpriser från 1 maj

Flygpriserna justerades senast i juni 2000 på grund av en rejäl höjning av bränslepriset. Styrelsen har vid genomgång av budget för år 2001 konstaterat att flygpriserna nu behöver justeras även på grund av kostnadsläget i övrigt. Ändringarna motsvarar i princip prisutvecklingen för vår typ av verksamhet. Uthyrningspriset kommer att höjas med 30 kr per tim och skolpriset med 50 kr per tim från den 1 maj.

Tills vidare kommer uthyrningspriset för avancerad flygning med Decathlon att vara detsamma som för vanlig uthyrning. Efter analys och utvärdering kommer eventuellt ett avance-tillägg att införas så småningom, baserat på de kostnadsökningar som avance-flygning kan komma att föra med sig.

Styrelsen

Klubbverksamheten

Tjena

Tisdagskvällen 13/3 var det besök vid ÖKC i Norrköping. Mats Johansson och jag fick flyga IR dit med Erik Åstrand (det måste jag lära mig). Väl där hade trafikledare Peter Wangberg dukat med kaffe och kakor till oss anmälda 25, och så kom bara 11 (vart tog ni andra vägen?). Först visade han en video om flygledartjänst och informationstjänst och hur de samverkar med varandra och med oss. Sedan var vi på ÖKC som håller till våningen under Kungsängentornet. Det var inte så mycket verksamhet på kvällen. Tyvärr hade Flygvapnet ställt in sin mörkerverksamhet den kvällen. Men vi höll till godo med rörelserna på skärmarna. Hela klubben får ta åt sig äran av att LFK fick beröm för sitt uppträdande både i luftrummet och i etern. Efter besöket i tornet en trappa upp så var det mörkerflygning tillbaka till klubben.

Missa inte nästa reseflygsmöte torsdagen 26/4 kl 18.30 med första resan till Grönhögen, Öland 1 maj och fortsatta planeringar för övriga resmål.

Nästa studiebesök blir SMHI i Norrköping. De har ingen möjlighet att ta emot oss kvällstid så vi håller till godo med 15.00 fredagen den 27/4. Vi träffas för avfärd en timme tidigare kl 14.00 från klubben. Anmälninglista. Hoppas på god uppslutning.

Den 15 juni blir det vårfest på klubben kl 19.00 en fredag. Då blir det festligt vill jag lova, hör bara: först kommer Erik Bratt att berätta om egna flygningar från 30- och 40-talen tillsammans med overheadbilder som han visar. Han delar upp sitt liv i före, under och efter Saab-tiden. Och jag hoppas verkligen att vi får ta del av de två senare delarna under föredragsliknande tillfällen. Höjdare!

Ca en timme senare så dukar vi upp danskt "Kold bord" med tillbehör. Under överinseende av vår nye suppleant Iver Hansen så ska det nog bli ett realistiskt danskt smörgåsbord.

Gert Eriksson

013-77158, 070-24 89 300



Så börjar det äntligen bli vår. Flygsäsongen har redan satt fart på allvar, i alla fall i universitetsföreningen LuFF.

Under mars har vi hunnit med diverse resor och studiebesök. Tidig morgon den 19:e mars fanns 13 glada LuFFare på plats ute på flygklubben. På programmet denna dag stod ett studiebesök i Norrköpingstornet och ÖKC. Inte långt efter att alla hade samlats surrade motorerna på de kärror som skulle lyfta oss över till Kungsängen. Med på besöket var ett antal piloter, men de flesta kände inte till någonting om vare sig flyg eller flygtrafikledning. Därför började besöket med en teorigenomgång av flygtrafikledning och delar av flygning. Vår guide var en trafikledare på ÖKC som hette Helene och hon var mycket pedagogisk och trevlig. Efter teorigenomgången blev det ett besök upp i tornet där vi fick lära oss om hur de jobbar i tornet. Sen blev det en god lunch nere i flygrestaurangen för att sedan under eftermiddagen göra en rundvandring i ÖKC. Besöket var mycket lyckat!

Vidare har vi i LuFF ordnat ett antal kortare resor som till exempel till Västervik. Det är mycket trevligt att åka ut och flyga tillsammans, dels för flygningen, men allra mest för gemenskapens skull. I Västervik har vi tagit en taxi in till stan för att där avnjuta en god lunch och vandra runt lite i den pittoreska staden.

Årsmöte och informationsmöte har också klarats av. Vi lånade in den nyaste och finaste salen på universitetet och gjorde en professionell datoriserad presentation av LuFF och våra aktiviteter under våren. Mötet gästades av 35 personer vilket är rekord för ett LuFF-årsmöte. Många av de som gästade var nya medlemmar och en av de saker vi diskuterade på mötet var hur vi skulle få fler studenter aktiva i föreningen. Mötet hade stor genomslagskraft och efter mötet hade vi flera listor ifyllda med studenter som ville ta sig an olika ansvarsuppgifter samt delta i olika aktiviteter.

Vinterns höjdpunkt kom ändå att bli vår fjällresa. Onsdagen den 28 mars flög vi iväg till Vemdalen för att åka skidor. Efter att ha lastat i skidor, snowboard och annan skidutrustning i SE-KIT gav vi oss iväg mot vår destination. Flygvädret var vackert och det var inte helt fel att sitta på flygnivå 085 och äta mackor och njuta av

den vackra utsikten. Vädret under vår fyra dagar långa semester var mestadels strålende solsken, vindstilla och puder-snö! Vi bodde i en stuga mitt i backen och stornjöt av livet i fjällen! Ett lite mer detaljerat resereportage ska förhoppningsvis finnas med i detta nummer av Kontakten.

Vårens största arrangemang kommer att bli flygveckan, en repris av förra årets succé. Under denna vecka kommer vi att bjuda Linköpings studenter på vad allt allmänflyget har att erbjuda. Vi kommer att ordna prova-på-dagar på flygklubben, segelflygklubben och fallskrämsklubben. Det kommer att ordnas resor till bland annat Visingsö och Visby. Det kommer att modellflygas och grillas ute på modellflygfältet utanför universitetet och det kommer att finnas utställningar på campus. Inte minst kommer det att ordnas stor flygfest under en av kvällarna. Under denna vecka hoppas vi att medlemmar från LFK kan vara med på allt skoj som händer, dels som funktionärer men givetvis också som gäster. Det är viktigt att vi gör reklam för vår flygklubb och förmedlar budskapet "kom och börja flyga med oss", till studenterna. Så om du är man eller kvinna, ung eller gammal; var med på flygveckan 2001! Vi kommer att sätta upp lappar på klubben om detta så att ni kan anmäla intresse för att delta vid olika aktiviteter, antingen som funktionär eller gäst.

Glöm inte att vem som helst kan bli stödjande medlem i LuFF. Med detta menas att du får information om allt som händer i föreningen samt har möjlighet att delta på många av våra aktiviteter. Du har dock ej möjlighet att erhålla de rabatter som LuFF har erbjuda. Du blir enklast medlem genom att gå in på vår hemsida, <http://www.studorg.liu.se/luff/>, och klickar på "Bli medlem". Sen är det bara att fylla i formuläret (glöm inte att kryssa i rutan stödjande medlem om du inte är student), trycka på knappen "Skicka" och vips så är du medlem!

Nu vill jag önska er alla en härlig flygvår. Hoppas vi ses på klubben!

Johan Hammarström
Ordförande LuFF

E-post: ordf@luff.studorg.liu.se
LuFFs hemsida: <http://www.studorg.liu.se/luff/>
Telefon: 013-12 47 12

Marknadsföringsspalten

I LFK har det startats en marknadsföringsgrupp. Marknadsföring? Behöver LFK marknadsföras? Svaret på denna fråga beror givetvis på hur man vill att LFK skall utvecklas. Vill man begränsa klubben till antalet medlemmar och behålla flyget som något eget exklusivt man inte vill dela med sig av så blir svaret förmodligen nej. Men vill man att fler folk skall få upp ögonen för flyg och att klubben skall utvecklas och få nya medlemmar med nya idéer om resor och andra aktiviteter som ger mer liv åt klubben så blir svaret ja. Jag hoppas att alla håller med mig när jag säger att det senare alternativet är det ända hållbara i längden.

Denna spalt är till för att presentera vad som planeras och diskuteras i marknadsföringsgruppen. Vi vill att alla LFKs medlemmar skall vara informerade om vad som planeras i gruppen. Och på så sätt även kunna vara med både och påverka och förbättra marknadsföringen av LFK. Man brukar säga för att få fram en bra idé krävs 99 dåliga, därför eftersöker vi alla idéer om marknadsföring. Så tveka inte att ta kontakt med oss om du har någon idé.

För att kort presentera vad som hittills genomförts av marknadsföringsgruppen nämner jag tre större projekt som dragits igång.

Företagspaketet

Lika väl som företag bjuder sina anställda till go-kartbanan eller på en resa till Kolmården, så vill vi att LFK skall erbjuda en något annorlunda och intressant kick-off aktivitet till företagen. Vi har därför tagit fram idéer om hur den sådana aktivitet skulle

kunna genomföras. Vi har även genomfört ett test av ett företagspaket på studenter som föll väl ut. Det vi söker nu är ett företag som kan tänka sig ställa upp på en generalrepetition.

Undersökning – vem blir pilot?

Marknadsföringsgruppen har genomfört intervjuer med elever på LFKs PPL-utbildning och försökt ta reda på vem som blir pilot. Undersökningen visade bland annat att de flesta blivande piloter kommit i kontakt med flyget genom att följa med vänner upp och flyga, då främst på någon resa eller liknande snarare än rundflyg och spaka-själv-aktiviteter. Därför, ta med era vänner och arbetskamrater och visa dem hur snabbt, smidigt, roligt och förhållandevis billigt det är att genomföra resor med privatflyg.

Undersökning – vad vet Linköpingsbor om LFK och privatflyg?

Marknadsföringsgruppen har gett två studenter på universitetet i uppdrag att undersöka vad Linköpingsbor vet om LFK och privatflyg. När detta trycks finns förmodligen redan en intressant rapport om detta hos marknadsföringsgruppen.

Idéer hör av dig!!

Marknadsföringsgruppen

genom

Johan Mårtensson

E-post: m97johma@embassaden.liu.se

Telefon: 013-27 37 45

Styrelse LFK 2001 (med respektive ansvarsområden) och övriga poster

Ordförande	Håkan Börjesson	
Vice Ordförande	Tomas Karlsson	
Kassör	Stefan Sandberg	
Sekreterare	Tomas Karlsson	
Övriga ledamöter	Sture Bjelkåker	(Personal, IR-teori, Presskontakter)
	Anders Sjöquist	(Stationstjänst)
	Lennart Magnusson	(Jourtjänst)
	Gert Eriksson	(Klubbverksamhet)
	Per Persson	(PPL-teori, Flygtidsstatistik)
	Olov Backarp	(Marknadsföring och Reklam, PFT-kurser och säkerhet)
Suppleanter	Mats Warstedt	(Flygsport)
	Anders Wallerman	(Kontakten, Hemsida)
	Iver Hansen	(Speciella uppdrag, Klubbverksamhet)
Revisorer	Lars-Anders Ekman	
	Ulf Edlund	
Revisorssuppleanter	Seve Barth	
	Lennart Angvik	
Valberedning	Leif Andersson	(Sammankallande)
	Arne Berggren	
	Bert Nordgren	
Flyg- och Skolchef	Sture Bjelkåker	
Teknisk Chef	Thor Romare	(tf. Lennart Carlsson)
Chief Ground Instructor	Tommy Lindström	



KARL - ERIK GUSTAFSON ("KALLE") IN MEMORIAM

Till följd av flera års fysisk ohälsa försvagades "Kalles" tillstånd så mycket att tillvaron upphörde 2001-02-28 i en ålder av 79 år. Då denne originelle man hade stor bekantskapskrets, lever dock minnet av honom kvar lång tid bland främst äldre medlemmar i NAFK, LFK och FFK.

Han började arbeta som mekaniker på LFK år 1954, efter att ha slutat sin anställning vid Nordisk Aerotjänst i Norrköping. Det blev en lång anställning, hela 33 år, då han pensionerades år 1987. Någon flyttning till Linköping attraherade honom inte, utan han var norrköpingsbo under hela anställningstiden. Han umgicks gärna med klubbmedlemmarna, så egentligen var han lika mycket anställd som klubbmedlem, vilket bl a gjorde att det var i hans intresse att medverka till ekonomiskt fördelaktiga affärer med materiel till LFK. Han var rädd om klubbens fpl. Skulle någon handskas oförsiktigt med ett fpl, fick han genast veta det och nåde den slarver som taxade ett fpl, så att skräp blåstes in i hangaren. "Kalles" stränga påpekanden var en fråga om uppfostran, som kom alla till del. Hade man fått hans förtröende, hade man också fått en vän för livet.

Piper Cub L4 "Lill Cub" var den fpl typ som han först fick hand om och fr o m 1958 även Piper PA18-150 "Super Cub". Då dessa användes för grundutbildning och kraftledningsinspektioner på den tiden, var slitaget stort. Talrika grundöversyner gjordes på dessa fpl i LFK:s regi, vilket engagerade "Kalle" speciellt under den mörka årstiden. Hans specialite var att duka och måla vid dessa översyner. Hans färdighet kom sedermera till stor nytta för Flygvapenmuseet, då han åtog sig renoveringsarbeten där (*). Hans sista arbete med Super Cub på LFK bestod i att tillsammans med några medarbetare bygga en ny Super Cub med intakta delar från flera skadade fpl. Detta "hop-plock" blev färdigt år 1988 och "byggmästaren" hedrades med initialerna i registreringsbeteckningen SE-KEG och blev dessutom hedersmedlem i LFK.

"Kalle" var angelägen att även, sedan han slutat på LFK, hålla kontakten med vänskapskretsen genom att 2 ggr/år anordna enkla uppskattade samkväm.

Som mycket intresserad radiotelefoniamatör var han känd bland radioamatörer, som mycket väl visste vems radiostation SM5-GAA var.

"Kalle" var en försynt man, som mest höll sig i bakgrunden i ny miljö. Han körde gärna i gamla "hjulspår", och denna konservatism tog sig sådana uttryck som t ex att han fortsatte att åka på gamla E4, när han pendlade mellan Linköping och Norrköping, även sedan motorvägen var klar. Även valet av plats för somrarnas semester var traditionsbunden. Under ca 17 år i följd vistades han med sin dam Thyra på Läsö. Havskräftor med rundstycke (småfranska), stekt rödspätta med skirat smör och äkta danskt öl utövade stor attraktionskraft på honom. Äkta danskt skulle det vara och absolut inte licensbrygd Carlsberg eller Tuborg, som Systembolaget sålde. Det var i det närmaste odrickbart enligt hans åsikt.

Ett starkt marint intresse hade han också, men det tog sig mest uttryck i modellbåtsbygge. De senaste åren byggde han på beställning många modeller av bygdebåtar som "Ökor" från Gryts skärgård. Dessa blev mycket fina konstverk i sin skalenlighet och detaljrikedom och väckte beundran i vida kretsar.

Mer om "Kalles" förehavanden t o m år 1983 finns att läsa på sidorna 74 - 82 i LFK:s jubileumsbok "Mot vidare horisonter".

Ernst Persson

*) Bl a kan nämnas roderdukning på DC 3, Catalina och Siebel. Dessutom deltog han i helrenovering av en Gipsy Moth, som finns i Malmö Tekniska Museum. Vidare en marin version av SK9 Trainer, som överlämnades till flygmuseet i samband med Konungens invigning av det utvidgade Flygmuseet. Han var dessutom ansvarig för all dukning på SAAB B-17A-239 SE-BYH i luftvärdigt skick.

Referat från LFKs årsmöte den 21 mars 2001.

Den 21 mars samlades 35-talet medlemmar till LFKs årsmöte i Flygets Hus. LFK:s ordförande Håkan Börjesson, tillika årsmötets ordförande, öppnade mötet och hälsade samtliga välkomna. Därefter följde årsmötet den tidigare publicerade dagordningen.

Styrelsens verksamhetsberättelse för 2000 lästes upp av Tomas Karlsson. Här konstaterades att det totala flygtidsuttaget blev drygt 3230 timmar vilket är något lägre än föregående år (3585 timmar 1999). Emellertid utbildades sjutton nya privatflygare och antalet medlemmar ökade med 6 st. Kursverksamheten, klubbverksamheten och marknadsföringen har bedrivits ungefär som tidigare år. Inom tävlingsverksamheten arrangerades KM & debutanttävlingen, Safaritävlingen (som tyvärr fick avbrytas efter ett tragiskt haveri), Gripen och Nattugglan. Klubben skördade stora tävlingsframgångar (främst genom Mats Warstedt) både internationellt och nationellt. Glädjande är att vårt nya flygplan, Decathlon, äntligen började flygas under slutet av året. Brandflygverksamheten uppgick till ca 50 timmar för LFKs del. Styrelsen har sammanträtt 14 gånger och två allmänna möten har hållits under året.

Stefan Sandberg, tillsammans med Sture Bjelkåker redogjorde för klubbens räkenskaper. Klubbens ekonomiska ställning är tillfredsställande med acceptabel likviditet och soliditet men resultatet för 2000 är dock något lågt.

Revisorernas berättelse tillstyrkte att årsstämman kunde bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2000, vilket också skedde. Inga motioner hade inkommit till årsmötet.

Årsmötet valde en ny styrelse. Håkan Börjesson omvaldes som ordförande för en 1-årsperiod. Till ordinarie ledamöter valdes Anders Sjöquist (nyval 2 år, tidigare suppleant), Per Persson (omval 2 år), Lennart Magnusson (nyval 2 år) och Olov Backarp (omval 2 år). Stefan Sandberg, Tomas Karlsson, Gert Eriksson och Sture Bjelkåker valdes för en 2-årsperiod vid förra årsmötet. Till suppleanter valdes Mats Warstedt (omval 1 år), Anders Wallerman (omval 1 år) och Iver Hansen (nyval 1 år). Lars-Anders Ekman och Ulf Edlund omvaldes för en 1-årsperiod som revisorer och Seve Barth samt Lennart Angvik omvaldes som revisorssuppleanter för en 1-årsperiod.

Valberedningen med Leif Andersson (sammankallande), Arne Berggren och Bert Nordgren omvaldes för ytterligare en 1-årsperiod.

Under punkten M-KSAKs och KSAKs årsstämmor uttryckte mötet stöd för att LFK skall verka för ett fortsatt arbete ifråga om sammanslagning av KSAK och Flygsportförbundet. Håkan Börjesson företrädde klubben vid dessa årsstämmor.

Under övriga frågor informerades bl a om att rättegången i Bellancaärendet den 9 april 2001 och nuvarande status på Decathlon. Sven-Eric Larsson utsågs till hedersmedlem i LFK. Frågan om upprättande av en krisgrupp aktualiserades återigen. Slutligen avtackades de avgående styrelseledamöter, Tommy Bergström (efter 23 års styrelsearbete) och Gunnar Frisk. Därefter avslutades årsmötet.

Ett fullständigt årsmötesprotokoll finns tillgängligt på klubben.

Tomas Karlsson Sekr. LFK

På gång i LFK

Gripen 1	23 apr.
Reseflygmöte	26 apr.
Studiebesök SMHI	27 apr.
Klubbutflykt till Öland	1 maj
KM & deb. tävl.	5 maj
Gripen 2	14 maj
Safaritävlingen	19 maj
(Obs: eventuellt flyttad till hösten)	
Klubbutflykt till Landskrona	24 maj
Gripen 3	28 maj
Klubbutflykt till Barkarby	2-4 juni
Gripen 4	11 juni
Vårfest	15 juni

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

Vid sidan om klubbens verksamhet finns bl.a. följande arrangemang:

Flygdag på Malmen 19 maj
(LFK kommer att närvara och marknadsföra sig)

Stjärntävlingen på Visingsö **2-3 juni**

EAA fly-in på Barkarby **2-4 juni**

SM i precisionsflygning i Ludvika **15-17 juni**



Studiebesök på SMHI

Studiebesöket sker den 27 april kl. 14.00. Anmäl dig på klubben eller direkt till Gert Eriksson!



Vårfest med föredrag

På den traditionella vårfesten den 15 juni kommer Erik Bratt att berätta om sitt flygarliv. Ett evenemang som inte är att missa! Se även klubbverksamhetsspalten!

Överlevnadsövning på Malmen

En gråmulen eftermiddag i februari samlades 14 klubbmedlemmar vid vakten på FMV-prov på Malmen för att få lära sig lite mer om konsten att överleva efter att ha nödlandat på vatten.

Övningen leddes av flygfysiologofficerarna Jonas Wikman och P-A Klingström på FMC (FlygMedicinskt Centrum).

Eftermiddagen började med en teorigenomgång där överlevnadsförutsättningar vid olika vattentemperaturer och klädsel samt nödåtgärder gick igenom.

Slutsatsen av teorigenomgången var att man i princip alltid bör använda räddningsdräkt om man flyger över öppet vatten, även på sommaren, eftersom vattentemperaturen till havs oftast är kallare än 15°C och en räddningsoperation beräknas ta ca. 90 min. Jfr i tabell nedan:

Vattentemp.	Klädsel	Tid som räddningsbar
0°C	Tunna kläder	40 min
+8°C	Tunna kläder	60 min
+13°C	Tunna kläder	90 min
+20°	Naken	>240 min
+2°C	Räddningsdräkt med tunn isolering	240 min
+2°C	Räddningsdräkt, isolering	>240 min

Den praktiska övningen genomfördes i en liten bassäng där vattentemperatur, vindstyrka, våghöjd och ljusförhållanden kunde varieras för att efterlikna verkliga förhållanden. För LFK:s del hade vattentemperaturen ökats till 28°C.

Första övningen var att blåsa upp flytvästen och att bara ligga och flyta och försöka andas utan att få kallsupar. Inte helt lätt i hög sjö och blåst!



Flytande badpojkar. Sture Moll och Erling Balsnes bekantar sig med uppblåsta flytvästar.



Alla ombord! Våg- och vind-generatorn simulerar hav i uppror



Sture Moll och Lars Östling hjälper en "skadad" Erling Balsnes upp i livflotten.

Nästa steg var att försöka ta sig upp i livbåten. Först övning med en person i taget för att till slut öva med alla fem. Efter hand ökades vindstyrka och vågor. Hela tiden betonade övningsledarna vikten av att någon (den minst skadade) tar befälet och ser till att alla kommer upp i livbåten.

"Examensprovet" var att alla fem i gruppen fick olika förutsättningar för överlevnad, typ medvetlöshet, armbrott eller att bara vara passiv. Ovetande om varandras "skador" skulle gruppen sedan organisera räddningen ombord på livbåten.

Hela övningen var mycket värdefull. Efteråt är det lätt att inse svårigheterna att överleva en nödlandning på vatten under verkliga förhållanden med kyla, hård vind, svårighet att kommunicera, ev. chocktillstånd och skador. Genom att ha provat på några av dessa svårigheter har alla som deltog definitivt ökat sina chanser att klara detta.

☺ **Lars Östling**



Gamle Stavanger

Vi startar från Linköping på fredag förmiddag den 13 juli och flyger mot Strömstad där vi tullar ut. Från Strömstad fortsätter vi över Skagerrak mot Norge, passerar Kristiansand och rundar Norges sydspets för vidare färd mot Stavanger. Vi räknar med att bo 2 nätter i Stavanger. Hemresa på söndag den 15 juli.

Kom till klubbhuset

torsdag den 26 april kl 18:30

då vi fortsätter att planera vår flygresan till Stavanger samt sommarens övriga klubbutflykter.

Följ med LFK till Stavanger den 13-15 juli

Norges oljehuvudstad. Strosa omkring bland trähusen i Gamle Stavanger. Gör en utflykt till Preikestolen, en klippavsats 600 m över Lysefjorden.



Preikestolen

Mer information om Stavanger på:

www.stavangernettet.no

www.dccr.com/Preikestolen!

Kortare utflykter

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

1 maj	Öland	Vi flyger till Grönhögen och njuter av våren. På hemresan stannar vi till vid Sandviks Kvarn innan resan går vidare över Blå Jungfrun och Västervik. www.mellerud.net/alltomoland.html
24 maj	Landskrona/ Ven	Från Landskrona åker vi båt till Ven. Vi cyklar runt på ön, besöker Tycho Brahes observatorium och blickar ut över Backafall. www.landskrona.se www.hven.com
2-4 juni	Barkarby	Vi besöker ett av landets största fly-in - EAAs huvudfly-in på Barkarby flygfält. Följ med på följa-John-flygning över Stockholm, kamma hem vinsten på Staffans navrunda eller gå bara runt och studera spännande hembyggen och andra tillresta flygplan. www.ksak.se/klubbar/BarkarbyFK www.eaa.se
4-5 aug.	Visingsö	Fly-in - Prova på golf och modellflyg. Gå tipsrundan. På kvällen tänds grillen. Jönköpings flygklubb arrangerar. Ta med tält för övernattnig på fältet. www.visingso.net www.grm.se/turistinfo
10-12 aug	Siljansnäs/ Dalarna	Kräftstjärtsvängen. Ett av de bästa tillfällena i Sverige att se intressanta flygplan på nära håll. Formationsflygningar runt Siljan på dagen och trevlig kräftskiva på kvällen. Siljansnäs Flygklubb står som värd. www.flygklubben.just.nu

Det kommer att finnas anmälningslistor uppsatta på klubben. Fyll i vilka resor du är intresserad av att följa med på. Du kan också kontakta Mats Modorato. Obs! anmälan är ej bindande. När resedatum närmar sig samlas vi på klubben och gör upp detaljer.

Väl mött!

Mats Modorato tel: 013-414 65 (hem)
013-18 23 89 (arb)

e-post: mats.modorato@saab.se



LuFF i Vemdalen

Alla som någon gång har pluggat någonting vet hur otroligt smärtsamt det kan vara att behöva lära sig något som man måste kunna men absolut inte vill lära in. Att behöva göra det i princip varje dag i drygt fyra år gör ju inte heller saken lättare. Just därför var det extremt avkopplande att för tre studenter och tillika LuFFare flyga upp till Vemdalen och åka skidor och festa under en egenutnämnd långhelg.

Onsdagen

Klockan 06.00 ringde väckarklockan; en timme tidigare än en vanlig skoldag. Men där slutar också allt som var sämre än en ordinär dag i "Linkeboda". En timme senare befann vi oss på flygplatsen och iordningställde SE-KIT, som skulle få agera transportmedel för oss under fyra dagar. Vi var bara tre personer, så vi lyckades klämma in ungefär 70 kg. packning – däribland ett par två meter långa skidor och en snowboard. Att man kan få in skidor i en PA28 är det väl inte många som visste? Faktum är att det visste inte vi heller. Men vi hade ju inget att förlora, så vi provade och det visade sig fungera strålande. Rekommenderas starkt vid skidresor, då man slipper hyra skidor!

Klockan 09.42 lokal tid lättade KIT från bana 11 på SAAB-fältet. Vi steg till flygnivå 85 och flög i princip raka spåret till Hede/Hedlanda via PELIT, BOR och OY. Efter två timmars tidningsläsande, fikande och annat skoj var vi framme, men innan vi landade tog vi en tur över backarna i Björnrike och den stuga vi skulle bo i. Vi passade självklart även på att knäppa av några bilder med kameran genom whiskey-luckan. Jag har märkt att bilderna blir avsevärt mycket bättre om man inte fotograferar genom plexiglas. Man slipper alla reflexer och allt damm på glaset. Dock måste man ha en pilot i högersits för att genomföra manövern – i alla fall om man vill svänga medans man fotograferar, vilket är att föredra. Annars finns ju alltid autopiloten...

Banan var skottad när vi landade. Hedlanda har tusen meter asfalt och ligger ganska nära Vemdalen. Det enda som saknas är belysning, men man vill nog inte flyga runt bland bergen nattetid i alla fall. Hedlanda flygförening är en Cessna-klubb. Detta märktes tydligt då vi skulle taxa in till plattan. Taxibanan var nämligen skottad för högvingade flygplan, så en av oss fick hoppa ut och leda in flygplanet mellan snömassorna. Det märktes att vi var i fjällen!

Efter att ha skottat upp en improviserad parkeringsplats tog vi taxi till stugan i Björnrike. När taxichauffören såg allt vårt

bagage tyckte han att det såg ut som två tjejer som var ute och reste. Måste väl hålla med om att den "lilla" bagagehögen såg rätt så maffig ut. Men vi skulle ju vara borta i fyra hela dagar!

Efter att ha packat upp begav vi oss genast till backarna. Solen strålade, temperaturen låg på stabila minus två grader och pudersnön bara yrde! Det hade inte kunnat vara bättre förhållanden, så vi njöt in i det sista då liftarna stängde runt halv fem. Liftskötaren vid liften som gick upp till vår stuga lovade dock att liften skulle vara öppen en kvart till, så vi åkte ned till Ica för att snabbt handla inför veckan och sedan ta liften upp. Dock tog inköpet av de fyrtio varorna längre tid än beräknat, så det blev till att gå upp för backen med pjäxor på fötterna och skidor, stavar och två Ica-kassar i händerna. Jobbigt? Låt oss säga att vi var ute i MYCKET god tid dagen därpå!

Väl inne i värmen satte vi oss på verandan och tittade på när solen gick ner samtidigt som vi drack varm mjölkchoklad med vispgrädde. Alla var totalt utmattade efter dagens strapatser så vi tog det lugnt denna kväll. Tidigt i säng för att kunna stiga upp tidigt dagen därpå. Vilken dag!

Torsdagen

Vaknade klockan åtta av att solstrålarna bländade mig. Drog upp rullgardinen och visst höll meteorologerna sitt löfte, sol-sken, minusgrader och vindstilla! Johan Karlsson var först upp och hade serverat en rejäl fjällfrukost till två hungriga piloter. Efter frukosten blev det snabbbyte till skidkläderna och sen på med skidorna eller snowboarden och ut i backen. Efter någon minuts transportsträcka från stugan var man i backen och där låg de nypreparerade backarna och bara väntade på oss under en klarblå himmel. Det blev skidåkning för hela slanten denna dag. God lunchbuffé på värdshuset hann också avnjutas innan eftermiddagspasset tog vid.

Sen eftermiddag var vi tillbaks i stugan igen. Där blev det musik a la Johan på balkongen och lite smaskande på varm choklad och vispgrädde. Just när vi satt där insåg vi att livet nog inte kan bli så mycket bättre... Utsikt över snöklädda



*Johan kastar sig ut för ett av hoppen i Björnrike...
Känslan av att flyga är alltid lika härlig!*

bergstoppar, mycket trevligt sällskap, bra musik från högtalarna och en alldeles utomordentlig eftermiddagsfika på brickan framför oss. När solen inte värmdes lika gott längre gick vi in i stugan för att ta oss en bastu innan vi skulle avnjuta en god middag.

Mycket lyckad dag!

Fredagen

Fredag morgon, tittar ut genom fönstret. Vädret är minst sagt en besvikelse efter onsdagens och torsdagens magnifika vinterväder. Idag är det låga moln och snöfall. Åter frukost och försöker plugga lite. Klockan tio beslutar jag mig för att inte vänta på sällskap längre, och ger mig ut för att åka skidor. Trots det tråkiga vädret (eller kanske tack vare?) så är underlaget det bästa tänkbara, mjukt och fint, och även dennhna dag är liftköerna obefintliga.

Efter lunch får jag sällskap ute i pisterna, och nu försöker även jag att stifta närmare bekantskap med backen med de stora hoppen. Efter skidåkningen är det dags för middag. För att inte känna oss

(Forts. sid. 13)



På väg hem över moln, men på flygnivå 090 var vädret strålande!

Piratliv

För mer än två decennier sedan var jag pirat i Karibiska havet! Ja, i varje fall kände jag mig då som en sådan... Jag var nedsänd till ön Barbados för att under någon tid semesterflyga för svenska Linjeflyg- och charterlegender som Kjelle Bäckis och Kvast-Lasse. Här öppnade sig en helt annan värld, inte oäven men i hög grad speciell och oöverträffad. Bolaget hette Air Calypso Ltd, och förvisso var man dansant ända upp i den blygsamma företagsledningen. Flottan bestod av tre gamla Convair 440 Metropolitan, två som flög och en vilken man plockade reservdelar från. Ibland kunde det till och med hända att man kunde få flyga nr 3 under det att de två andra fick släppa till mer eller mindre stora och viktiga komponenter.

Allt var dessvärre möjligt och tänkbart. Air Calypso arbetade på ett charterrouutenät som omfattade öarna Barbados, S:a Lucia, Grenada, Antigua, Port of Spain, Trinidad, Martinique, Virgin Islands, Dominica och några till. Ibland flögs det in till Sydamerika. Det var aldrig mer än 50 minuters flygtid till någon ö, allt under förutsättning att båda motorerna fungerade. Man använde inga kartor eller flygplatskort, bara en gammal vädderradar, vars antenn man tiltade minus. (Antennvinkeln ställs in så att den ger markekon i stället för t ex åskmoln.)

Att då först ta sig till den 11 000 kilometer avlägsna ön Barbados via Luxembourg och ögruppen Azorerna i en Boeing 707 av äldsta modell var verkligen något! En speciell sensation var att betrakta bränslemätarna på mellanlandningsplatsen och när man kom fram till målet. En blygsammare bränslemängd kunde jag på sin höjd påräkna när vi senare på -70-talet flög 20 passagerare i Twin Ottern mellan Växjö och Bromma, i isbildning och 20 knops motvind!

ÖN I SOLEN

Barbados, till ytan som en tredjedel av Öland, var en f d brittisk besittning. Av engelsmännen har vi i branschen lärt vad flygbyråkrati är, så dock inte alls på denna yppiga ön. Eftersom jag måste ha ett lokalt certifikat för att få flyga gick jag till Luftfartsverket i huvudstaden Bridgetown för att validera min svenska D-licens. Myndigheten fanns att nå i en tvårumslägenhet i centrala stan och bestod av generaldirektören och hans sekreterare. Jag förklarade min situation för ett resolut och omfångsrikt afro-fruntimmer i den nedre medelåldern. Nej, chefen var på tjänsteresa och kunde inte träffas, men han skulle under



eftermiddagen själv komma ut till flygplatsen medförande mitt nya flygcertifikat! Kortare handläggningstid än så kunde man inte erbjuda... Nog med frågor!

Den flygande personalen bestod av en handfull flygvärdinnor och styrmän. Två chokladbruna flickor i 20-årsåldern, som om den ena hade suttit på axlarna på den andra ändå inte varit längre än en reslig svenska. Andretpiloterna var också två till antalet, en färgad och en vit. Grundutbildningen för dessa hade varit 140 flygtimmar i Kanada på småplan som Cessna 140 och 172. De var speciellt skickliga på att ta ut och in landstället och klaffarna samt sköta den summariska radiotrafiken, vilken ibland utspann sig på engelska, men lika gärna på spanska eller franska. Det var dock inte nödvändigt att förstå allt vad som sades, för, man fick under alla omständigheter svara för all tänkbar separation på egen hand.

SJÖRÖVARPILOTER

Vi var några sjörövarpiloter som bodde i ett slottliknande hus från kolonialtiden. Det låg femtio meter från en milsvid sandstrand, våra närmaste grannar var haj, delfin och rokka. Köksföreståndarna var en gammal negress plus en hord av kackelackor, vilka likt arméer välldes upp ur springor och hål när någon av oss inte fanns i kök eller serveringsrum. Husfrun verkade luttrad. Då och då satte hon filttoffeln på en ansamling golvväster och det krasade hemtrevligt.

Den mat hon serverade bestod mest av soppa och vitt bröd. Helstekt griskulting serverades varje gång vi hade natt-tur med festklädda turister till någon av öarna, för det mesta utan banljus och flygplatsbelysning i den svarta tropiknatten... När vi en morgon skulle starta visade det sig att man tankat med kraftig obalans. Ena sidans bränsletank var nästan full medan den andra sidan

visade mindre än hälften. Mekanikern sändes in till den tekniske chefen, en historiskt invandrad afrikan med ett litet skrivbord i ett hörn av hangaren. - Piloterna vill att vi skall suga ur bränsle från höger tank! -Säg till piloterna att de kan köra motorn på tomgång tills de har lika mycket på båda sidorna! Att vi då skulle få hålla på merparten av dagen var det ingen som reflekterat över...

På en ö var inflygning för landning särskilt ovanlig. Man följde en dal, kopplade så på en långsmal plantering av bananer och anslöt slutligen på en telefonledning vars stolpar stack upp ur den lummiga vegetationen. Utflygningen skedde alltid mot havet och i en frisk sjöbris. Starttiden var alltid satt så, att minuterna efter det vi lättat var det kolsvart och givetvis fanns ingen som helst belysning på flygplatsen.

Mitt förslag till flygchefen var då att vi skulle få tidigarelägga starten 30 minuter. Eftersom vi inte kunde landa i mörker på startplatsen och flygtiden till närmaste ö var 50 minuter med två motorer gående och drygt en timma med en motor ur funktion, skulle vi vid motorfel kunna gå tillbaka och slippa att äventyra resan med att plåga motorn i den alltid 35-40 gradiga värmen. Logiken i mitt resonemang var ingenting den infödda företagsledningen förstod. Europeiska piloter ansågs bara vara allmänt besvärliga och ha underliga idéer!

DEN SEGLANDE PLÅTSLAGAREN

En som vanligt het dag, i hamnen på den franska ön Martinique låg en gammal träbåt för ankar en bit ut, flaggan i aktern var svensk... -Skepp ohøj! En nästan vithårig sjöman visade sig i ruffen. Med hänsyn till värmen hade han lagt kostymen, och kom i sin lilla plastjolle vrickande mot kajen. Klädseln var ett par fransiga kortbyxor som bara delvis täckte det vitalaste, på fötterna hade han ett par urringade galoscher, och han visade upp ett ansikte som gått många mil. -Ja, du förstår, berättade sjömannen på utstuderat ekensnack när vi var ombord, jag var plåtis i stan och klättrade på tak. När det var snö och kallt var det för djävligt! Hade en gammal segelbåt, men kunde ingen navigering, hade aldrig varit längre ut i skärgårn än till Sandhamn. Beslöt att dra till värmen. Farsan kunde lite navigation så han blev med till Kanarieholmarna, sedan vågade han inte längre. Men jag ville till Karibien, så jag förstod att jag måste lära mig sextanten.

En kväll träffade jag en amerikan på en bar. Han sa att han kunde ta solhöjder med sextant, så vi gick till en skrotaffär

(Forts. sid. 15)

Flygmuseer i USA

I USA finns som bekant många flygmuseer. Jag hittade några mer eller mindre bara genom att följa skyltar från vägen under en resa nyligen.



Välgjord utställning om pilotuniformer på Frontiers Of Flight Museum, Dallas

Frontiers of Flight Museum

I flygterminalbyggnaden på Dallas Love Field finns ett litet museum. För litet för att innehålla några riktiga flygplan, men många bilder, modeller och utställningar av t.ex. pilotuniformer gör det ändå sevärt. Ett lågt inträde bidrar också till att göra det till ett givet ställe att vänta på nästa flygtid!

Houston Space Center

Houston Space Center är förstås bekant - det är ju där NASAs kontrollcentral finns. Lika bekant är att det finns ett besökscenter där också, inte lika stort som på Kennedy Space Center, men stort ändå. Bland sevärdheterna finns "Mission Status Center", där aktuella uppdrag presenteras. Presentationen sker på ett typiskt amerikanskt publikfriande sätt, men ger ändå stor insikt i projekten. När jag var där presenterades STS-97 som skulle leverera solpaneler till den internationella rymdstationen ett par dagar senare.

Bussturen runt området är ett måste. Bl.a. visas kontrollcentralen för rymdfärjorna genom en stor glasvägg - men först efter att besökarna lämnat ifrån sig alla väskor och passerat en metalldetektor! En annan spännande hållplats är hangaren för X-38-projektet där den första som skall provas i rymden håller på att sättas samman.

Av övriga saker att se är samlingarna av månstenar och rymdkapslar. Jag upphör aldrig att fascineras av att få se sådant som verkligen varit i rymden. Som på så många andra ställen visas film i det stora IMAX-formatet, fantastiska scener från omloppsbana m.m. - om ändå våra PA28:or kunde förmås att gå så högt...

Frontiers Of
Flight Museum

SPACE CENTER



NATIONAL
MUSEUM
OF NAVAL AVIATION



Ovan: Äkta månsten. Ovan t.h: En prototyp till X38 som använts för tester i luften, bredvid utanför bilden sätts den första som skall provas i rymden samman. T.h; Alltid lika fascinerande med materiel som verkligen varit i omloppsbana! Allt på Space Center i Houston



Lone Star Flight Museum

Lone Star Flight Museum ligger i Galveston i Texas, nära Houston. Museet upptar två hangarer och har en ganska stor samling. Har kunde jag för första gången se en P-38. Mycket speciellt är en Convair B-58 som tog upp en stor del av ytan. B-58 är ett fyrmotorigt jetbombplan som flög första gången 1956. Ett annat speciellt inslag är en Renegade - likadan som Thorleifs flygplan. Den utställda hade



byggts av en som varit aktiv i Apolloprojektet - har tyvärr glömt namnet.

Battleship Memorial Park

Utanför Mobile i Alabama ligger USS Alabama utställt för allmänheten. Bredvid finns även ubåten USS Drum samt ett litet flygmuseum. Museet innehåller ett par guldkorn, som t.ex. en SR-71 vilket jag inte sett förr, samt en prototyp till F-18. Tillsammans med fartygen är stället mycket värt ett besök.

Gammalt ryskt flygplan på Lone Star Flight Museum i Galveston. Planet är luftvärdigt!

National Museum of Naval Aviation

National Museum of Naval Aviation ligger på flottans flygbas utanför Pensacola i Florida. Ett imponerande museum med massor av flygplan som fyller varenda vrå av lokalerna och även utomhus. Bortåt 130 stycken! Givetvis är det amerikanska flottans flygplan det handlar om, och givetvis visas marinversioner av t.ex. Hellcat och Corsair. Andra spännande flygplan är deltavingeplanet F4D, F8 Crusader, A6 Intruder, Ford Trimotor, Sopwith Camel, flygbåtar, ja massor. T.o.m. japanska flygplan, varav en Zero vilket jag heller aldrig sett innan. Dessutom finns en samling helikoptrar, flera förarkabiner och välgjorda utställningar. En av utställningarna handlade om flygplansvrak under vatten och gav verkligen känslan av att befinna sig på botten av en sjö tillsammans med vraken. Lika fantasieggande välgjorda är utställningarna om livet ombord ett hangarfartyg och en klargöringsplats vid fronten.

Såklart finns även en IMAX-bio och en busstur till utomhusutställningarna men de hann jag inte med. På den eftermiddag jag kunde spendera kändes det som jag bara tittade in. Museet rekommenderas varmt!

Kennedy Space Center

Som en mycket lyckad avslutning på min resa fick jag möjligheten att besöka Kennedy Space Center och se uppskjutningen av rymdfärjan Endeavour. Passade perfekt att bara några dagar innan besökt Houstons presentation av uppdraget!

Åk till USA uppmanar **Anders W** (Text & foto)

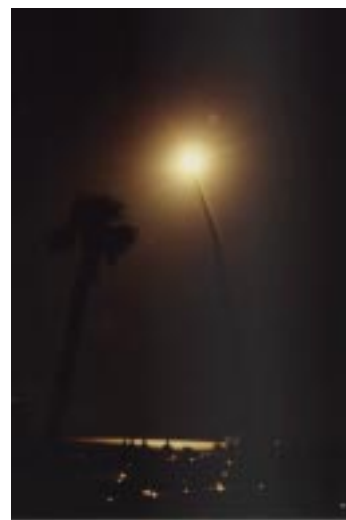


SR-71 i flygmuseet på Battleship Memorial Park i Mobile

T.h; Utställningshallarna på National Museum of Naval Aviation är fyllda in i varje hörn med flygplan! Nedan: En av flera mycket välgjorda utställningar: miljön ombord på ett hangarfartyg under andra världskriget



Rymdfärjan Endeavour skjuts upp från Kennedy Space Center för att leverera solpaneler till den internationella rymdstationen (Foto: Mats Modorato)



(LuFF i Vemdalen, forts. från sid. 10)

helt vilsna på denna nordliga breddgrad så får det bli mat från sydligare nejder, tacos. Någon har dock räknat lite fel på hur många vi var och hur mycket vi orkar äta... När Daniel och Johan senare går ut ligger undertecknad utslagen på sin säng. Mått!

Lördagen

Nu har fronten passerat och det är nästan smärtsamt vackert väder. Inte ett moln på himlen och strax över noll grader varmt. Vi ser till att snabbast möjligt städa stugan och gå ut i solen. De av oss som åker snowboard passar på att åka lite även denna dag, och efter lunchen på vårdshuset åker vi ut till flygplatsen Hedlanda.

SE-KIT har klarat vintersemestern alldeles utmärkt. Vi får hjälp att tanka från den lokala flygklubben, och efter översyn, tankning och packning startar vi resan hemåt i strålande solsken. Ganska snart flyger vi dock in över molntäcket som ligger på cirka 6000 fot och täcker i princip hela landet. Uppe på FL90 skiner dock

solen och vi kan titta ner på molnen, en vacker men ganska enformig utsikt när man ska flyga i två timmar.

De två timmarna går snabbt och vi flyger ner genom molnen. Vädret i Östergötland visar sig inte från sin bästa sida, men vi har iallafall tillräckligt med sikt för att få landa VFR på Saabfältet. Strax innan sex på lördagen landar vi nöjda efter en härlig mini-semester i de svenska fjällen. Det här gör vi gärna om.

Text:

Daniel Hoffmann (onsdagen)

Johan Hammarström (torsdagen)

Johan Karlsson (fredagen och lördagen)

Foto: **Daniel Hoffmann** och **Johan Hammarström**

LuFF-reportage

Under denna rubrik kommer vi att redogöra för de resor och andra aktiviteter vi ordnat mellan respektive tryck tillfälle av Kontakten. De arrangemang som är lite större kommer dock att finnas i fristående reportage, detta gäller exempelvis för Vemdalenreportaget i detta nummer. Förutom Vemdalen har vi hunnit med två andra resor under mars.

Studiebesök på ÖKC

Måndagen den 19 mars stod ett gäng förväntansfulla LuFFare och väntade på flygklubben. Denna dag skulle nämligen 13 studenter göra sig fria från studierna och istället ge sig iväg till Norrköping för att göra ett studiebesök hos trafikledningen. Det dröjde inte länge innan motorerna surrade på kärrorna som skulle göra det 15 minuter långa lyftet över till Kungsängen. Vädet var strålande med ett par minusgrader och gassande sol.

Besöket inleddes med en halvtimme lång teorigenomgång. Med på studiebesöket var både piloter och de som inte ens hade suttit i ett litet flygplan förut, så Helena, vår guide, gjorde en grundlig och pedagogisk genomgång så att alla för-

stod. Efter denna genomgång vandrade vi upp till tornet för att titta på vad de höll på med. Tack vare det fina vädret var det mycket trafik i området, vilket gjorde det lite extra spännande att titta på. När klockan blev tolv var det dags för lunch nere på flygrestaurangen. Eftermiddagen ägnades sedan åt ett besök på ÖKC där vi fick det praktiskt demonstrerat hur trafikledningen fungerar.

Efter besöket var det bara att flyga hem igen. På vägen tillbaka satt alla i flygplanet och förklarade vad de hade lärt sig och nu visste vi ju vem den där rösten i radion tillhörde. "Det där måste vara Kurre!", hojtade någon i headsetet när vi hade fått svar på 135,85.

Tack alla ni på trafikledningen i Norrköping för ett mycket uppskattat studiebesök!



Ett intresserat LuFF-gäng tittar på när Helena på trafikledningen demonstrerar en radar.



Mycket trafik i luften denna strålande vinterdag! Det gjorde besöket extra spännande.



Västervik är underbart vackert en sån här strålande vinterdag.



Cafét i Västervik börjar bli vana vid att servera LuFFare fika på eftermiddagen.

Västervik

Vi LuFFare har infört något vi kallar minisemester. Det går helt enkelt ut på att man under terminerna (när man inte orkar vänta på sommarlovet) flyger till något trevligt ställe och "softar" – antingen bara under en dag eller under en helg. Denna gång blev det Västervik.

Annonseringen av resan till alla LuFFare skedde relativt sent, varför vi inte blev så många. Dock tillräckligt många för att åka i två flygplan. Vi landade strax efter varandra efter att ha tagit en snabb tur över byn. Taxin var redan beställt och stod och väntade. För runt en hundring kom vi ända fram till "centrum". Billigt när man är några som delar. Vi satte oss på "Captain's Crew" (passande namn!) för att äta lunch. Jag kan verkligen rekommendera deras plankstek! Stället ligger mitt emot Harry's och har öppet på helger. Låter kanske lite dumt, men det mesta är faktiskt helt igenbommat på lördagar och söndagar.

Efter lunchen var vi mätta och belåtna så vi tog en liten promenad till hamnen för det sedvanliga grupp-fotot. Efter ytterligare lite marschträning var det dags för fika. Vi satte oss på det andra stället som har öppet på helger för att dricka kaffe och äta en kaka (eller två!). Jag kommer inte ihåg vad det stället heter, men det ligger i hörnet till ett vitt hus nära småbåtshamnen. Relativt stort utbud av kaffe och kakor och ett mycket trevligt ställe att tillbringa eftermiddagen på.

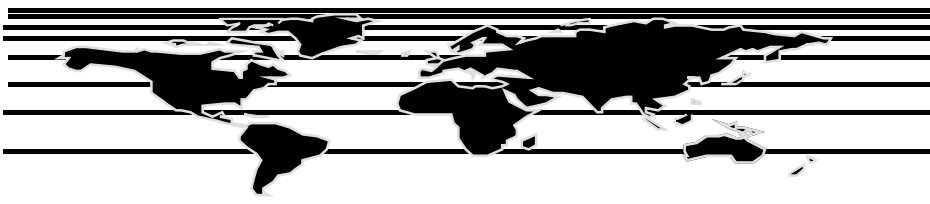
När solen började gå ner tog vi åter taxi ut till flygfältet. Färdplanerna hade vi ringt in från fiket, så det var bara att "tuta och flyga". Vi såg hela solnedgången från luften och landade på SAAB strax efter mörkrets inbrott. Vill man så kan man starta ännu senare, då Västervik har banljus (samt inflygningsljus) som tänds från luften. Det tar för övrigt bara knappt en halvtimme att flyga, så för er som inte redan varit där kan jag varmt rekommendera en dagsutflykt till denna pärla. Vill ni flyga med andra glada och trevliga människor är det bara att hänga med när LuFF flyger dit nästa gång! Håll utkik på vår hemsida eller anmäl er som stödjande medlemmar så får ni automatiskt e-post om alla resor och andra aktiviteter.

Text: Johan Hammarström och Daniel Hoffmann

Foto: Daniel Hoffmann

Linköpings Flygklubb inbjuder till:

Öppet Klubbmästerskap & Debutanttävling 2001



Lördagen den 5 maj
(reservdag 6 maj)

Linköpings Flygklubb har nöjet att inbjuda alla medlemmar i LFK och andra klubbar i landet till ett öppet klubbmästerskap och debutanttävling.

Detta är precisionsflygtävlingen där **alla** kan delta. Navigeringen är upplagd så att nybörjaren lätt hittar runt. För den avancerade ligger istället utmaningarna i spaningsmålen.

Landningstävlingen genomförs samma dag som navigeringen. För övrigt tillämpar vi de svenska reglerna för precisionsflygning. Tävlingslicens är inget krav.

Detta är således ett utmärkt tillfälle för er som aldrig vågat ta steget och vara med i en tävling tidigare. Och ni vet väl att alla debutanter (LFK) får **gratis** flygtid!

Låter kul, eller hur?

LFK:are anmäler sig på anmälningslistan på **anslagstavlan** i klubbhuset, eller direkt till Lars Östling, tel. 013-14 84 38, eller Mats Warstedt, tel 013-15 64 23. Ni från andra flygklubbar utnyttjar den bifogade anmälningsblanketten.



LFK:are: Om du inte kan tävla, men ändå vill hjälpa till, är du välkommen att anteckna dig som **funktionär** på anmälningslistan. Det är en utmärkt möjlighet att lära känna precisionsflyg från insidan. Glöm inte, dessutom, att du kan göra din arbetsplikt som tävlingsfunktionär!

(Piratliv, forts. från sid. 11)

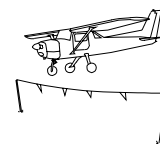
och köpte en sådan plus en flaska whisky. Den drog vi i oss på natten och så lärde han mig att navigera med sextant. Sedan surrade jag rorkulten och styrde västerut, sov mest. Missade Barbados med 300 sjömil och en månad, men jag kom fram till slut. Min nyfunne vän verkade dock att ha tappat begreppet om tid under de två år han vistats i farvattnet. - Är det inte ensamt att ligga här i alldeles själv? - Nej, förra året var farsan nere och i höst kommer brorsan, här är folk jämt! Revbenen i hans bröstorg sken igenom som trästommen i en japansk lykta och jag frågade om hans mathållning? - Jo, jag äter furstligt, i morse t ex åt jag ett ägg..

När jag lämnar min modige sjörövarvän är han på väg i sin dinghy, vrickande genom hamninloppet till vad han kallade en bjudmiddag, fortfarande iklädd fransbyxor och galoscher. Hans ljusa kalufs var det sista jag såg av plåtslagaren från Söder i Stockholm.

Och så fortsatte Karibienvistelsen. Varje avlöningsdag kom flygchefen, en rödbrusig, dricksam britt från kolonialtiden och utan gällande flygcertifikat, ut till flygplatsen. Ur egen plånbok betalade han så de 1500 dollar som var kaptenens månadspeng. Ett och annat traktamente kunde då och då utgå, men enligt bolagets regler endast när man beflugit en ö där det inte pratades engelska. Att i efterhand bevisa något sådant var allt annat än enkelt. Ofta undrar jag om människan är eller någonsin blir vuxen den frihet hon förfogar över?

Men, efter så här många år och med facit i handen är det fråga om man inte i alla fall längtar tillbaka till den tid, då man var som allra närmast ett liv som sjörövare i Västindien?

Ulf Wiberg



Aktuella landningstävlingresultat

NATTUGGLAN 1		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-02-12		5) Otillåten motoranvändning														
Vind: 240 - 260° / 15 - 25 k		Bana: 29		Tävlingsledare: Seve Barth												
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
1	Lars Östling	KII	9		18	2		4	7		21	19		57	50	1
2	Anders Wallerman	IFX	-3		12	<-25		200	-5		35	-1		7	127	2
3	Seve Barth	IFX	5		10	<-25		200	19		57	-6		42	155	3
4	Per Persson	IFX	<-25		200	15		30	7		21	-9		63	157	4
5	Krister Fersan	KII	23		50	<-25		200	-22		165	<-25		400	408	5

NATTUGGLAN 2		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-02-26		5) Otillåten motoranvändning														
Vind: 020° / 0 - 8 kts		Bana: 29		Tävlingsledare: Seve Barth												
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Seve Barth	IFX	7		11	-14		56	-2		14	1		3	87/44	1
3	Lennart Angvik	IFX	20		40	-6		24	3		9	13		39	112/56	2
5	Anders Wallerman	IFX	>45		200	>45		200	16		48	-7		49	497/249	3
1	Krister Fersan	IFX	>45		200	>45		200	37		110	19		57	567/284	4
2	Per Persson	IFX	37		80	17		34	<-25		400	20		60	574/287	5

NATTUGGLAN 3		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-03-19		5) Otillåten motoranvändning														
Vind: 060 - 240° / 4 - 6 kts		Bana: 11		Tävlingsledare: Lars Östling												
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor 1			Motor 2			Bedömning 1			Bedömning 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	IFX	-2		14	5		15	3		6	4		8	22	1
1	Seve Barth	IFX	-6		42	-1		7	-1		4	0		0	27	2
5	Lennart Angvik	IFX	4		12	13		39	23		50	15		30	66	3
4	Per Persson	IFX	7		21	14		42	20		40	20		40	72	4
2	Krister Fersan	KMH	-14		98	17		51	>45		200	<-25		200	275	5



(Foto: Magnus Toneby)