

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 3 2001



Klubbutflykt till Öland (Sid. 7)



Klubbutflykt till EAA Fly-in på Barkarby
(Sid. 10)



Flygdag på Malmen (Sid. 14)



Följ med LFK till
Stavanger! (Sid. 6)

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Ang. tillsyn av tankanläggningen	4
Klubbverksamheten	4
Gå på kurs eller sluta flyg! . .	4
Jourtjänsten	4
Marknadsföringsspalten	5
LuFF-spalten	5

Följ med LFK till Stavanger . . .	6
Klubbutflykt till Öland	7
Kosmopoliten bland våra hedersmedlemmar	8
Barkarby fly-in	10-11
Klubbesök från Tyskland	12
Jaktfalken	13
Flygdag på Malmen	14
Resultat KM 2001	15

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 4): 4/8

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Wapadress

www.lfk.se/wap/index.wml

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 3

Nu när flygandet är som mest och bäst skulle jag vilja efterlysa fler bidrag till Kontakten, det är lite för lite om vilka äventyr medlemmarna är ute på, tycker jag. Särskilt skulle jag vilja se flera av de lite nyare medlemmarna vara med och skriva! Bidrag behöver inte vara mycket mer än kanske en bild och ett par rader för att vara givande.

Inom kort kommer nya Matrikeln att finnas på klubben, så håll utkik efter den.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Hemsidesnytt

Har du en WAP-mobiltelefon? Då kan du besöka LFKs wapplats genom att mata in adressen www.lfk.se/wap/index.wml i telefonen! Platsen är mest på experiment tills vidare, men skall i alla fall innehålla senaste utgåvan av På Gång-listan.

Är det någon som har förslag på bra wap-länkar, till exempel till platser med flygväder?

Notiser och meddelanden

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Akif Tas	30 år	30 juni
Göran Thyberg	40 år	15 juli
Rolf Blomstedt	50 år	19 juli
Jan Thell	40 år	11 aug.
Royne Moringe	40 år	16 aug.

Ändringar i begrepp

I en nyligen utkommen AIS kan man läsa följande:

Den svenska motsvarigheten till engelskans "air traffic control clearance" ändras från färdtillstånd till klarering. Detta görs bl.a. för harmonisering med Danmark och Norge, som också använder ordet klarering i denna betydelse.

Jämsides med "klarering" kommer termen "klarera" att användas i betydelsen "lämna färdtillstånd".

Av konsekvensskäl ändras begreppet "gräns för färdtillstånd" till "klareringsgräns".

Sommarutställningar

I sommar kommer marknadsföringsgruppen att hålla ett par utställningar för att marknadsföra klubben. Är du intresserad av att medverka, kontakta gruppen via Olov Backarp eller Daniel Hoffman t.ex!

Ordförandens spalt



Den 23 april föll domen i vår "Decathlonaffär". Vår motpart dömdes att betala samtliga våra kostnader för reparation och juridiskt ombud. Domen är därefter överklagad i Svea Hovrätt. Det innebär att det dröjer innan domen träder i laga kraft, dock är den verkställbar vilket innebär att vi kan och kommer att kräva kompensation för våra kostnader.

Jag skulle vilja passa på och ta upp en helt annan sak. Det är många som gör fina insatser för klubben i skymundan. Jag tänker denna gång på tekniska tjänsten. Våra flygplan är sällan stående p.g.a. tekniska fel. Om så är fallet är det i regel i väntan på någon reservdel. Ni har säkert lagt märke

till att våra PA28:or har fått en successiv uppfrysning. Jag tänker på renoverade säten, bländskydd, vingspetsar etc. Detta arbete har genomförts parallellt med reparationer och ordinarie tillsyner. Flygplanen är också rena och skinande blanka utvändigt tack vare idogt arbete av Håkan. Ett stort tack Thor, Hans, Lennart och Håkan!

Fredagen den 25 maj hade LFK besök av Aeroclub Hodenhausen från Tyskland som har sin hemmabas väster om E45 mellan Hamburg och Hannover. Besöket bestod av 13 flygplan med cirka 30 personer. Färden gick från Tyskland till Linköping via Jönköping vidare till Karlsborg och Säve i Göteborg. Under besöket diskuterade vi ett eventuellt återbesök från LFK något kommande år. Vi tar med det i planeringen för kommande resor.

Ha en trevlig sommar!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Flygtiden hittills i år ligger klart över budget och även något över förra året. Det är i första hand skolflygningarna som är rekordmånga, medan uthyrningen är klart lägre än motsvarande tid förra året. Det nya flygplanet LCU flygs förhållandevis mycket. Vi räknar med att såväl nya fallskärmar som en avance-instruktör ska finnas tillgängliga i juli. Håll utkik på klubbens anslagstavla om detta.

I juni har det varit klen med förbokningen av jourer, som framgår på annan plats i Kontakten. Jouden är nödvändig för att flygverksamheten ska fungera, så man får hoppas att "krisen" bara är tillfällig. Du som redan bokat dina obligatoriska jourpoäng för året kanske kan göra några extra frivilliga poäng, det finns luckor att fylla. Alla medlemmar tjänar på att jouden fungerar.

Restriktionerna på Saab-fältet blir minimala denna sommar, planerade banarbeten har skjutits upp till nästa sommar.

LFK annonserar nu i de ledande flygtidningarna, inklusive Kontakten, om instrumentflygkurs i höst. Vi kommer även att via affischer informera övriga flygklubbar. Såvitt känt är LFK

fortfarande den enda flygklubben i landet med s k FTO-tillstånd som behövs för bl a instrumentflygutbildning enligt JAR-FCL.

Nu i juni kommer LFK att introducera ett briefingsystem SWIFT på Internet, vi kan då lämna in färdplaner och få NOTAM på nätet. Kolla på www.lfv.se. En annan nyhet är att begreppet "färdtillstånd" i radiotelefonin nu utgår och ersätts med "klaring". Vidare har vissa inpasseringspunkter i Kungsängen CTR bytt namn:

SVÄRTINGE, ÅBY och SÖDERKÖPING heter i fortsättningen SVÄRTINGE, ÅBY respektive DOCKAN.

På avdelningen förmaningar vill jag denna gång - på förekommen anledning - ta upp parkering av våra förhållandevis vindkänsliga sporrhjulsflygplan, dvs Super Cuben KEG och Super Decathlon LCU. När det blåser får dessa flygplan aldrig lämnas oförtöjda på plattan, vinden kan lätt ta tag i planen och ställa till skador. Senast var det LCU som "snurrade till" i vinden, dock utan skada denna gång. Alltså, förtöj planen eller ställ in dom i hangaren när blåser eller förväntas blåsa.

Följande har tagit PPL sedan förra Kontakten, och gratuleras härmed:

Martin Eronn, Mattias Johansson, Lars Nilsson, Rolf Sänne, Lars Theodorsson.

Lars Nilsson är inte helt ny, han hade A-cert på 1970-talet.

Sture B

Ang. daglig tillsyn av tankanläggningen

Som Du nog vet, blev det en viss förändring rörande tankanläggningen i samband med att vi införde kortsystemet för ett drygt år sedan.

I samband med att kortsystemet infördes blev Shell ägare till det bränsle som finns i cisternerna, medan LFK äger cisternerna. LFK, och andra kunder, köper alltså bränsle av Shell varje gång vi tankar ett flygplan. Därför kontrollerar Shell noga att vi sköter vår tankanläggning enligt de instruktioner som finns. Shell vill ju sälja bränsle från en anläggning i toppform.

Jag har nu uppdaterat skötselinstruktionen till tankanläggningen. Läs igenom den noga innan Du dränerar anläggningen nästa gång. Instruktionen finns på tre ställen: i jourpärmen, i pärmen i brevlådan på pumpen och på väggen i klubbhuset (vid skrivbordet).

En nyhet: Vi måste notera mätarställningen på det lilla pumpräkneverket (totalvolymen) i samband med varje däneringstillfälle. Tabell finns i pärmen i brevlådan på pumpen.

Som tidigare utför SAAB Bränsleavd. dräneringen under vardagar och LFK: s jourhavande ansvarar för detta under helger och under semesterperioden.

Du som tankar ett flygplan: Kontrollera att dräneringen är utförd den dag Du tankar (ska vara noterat i pärmen i brevlådan). Annars måste Du dränera anläggningen innan Du tankar flygplanet. Bränsleanläggningen behöver daglig tillsyn lika väl som våra flygplan.

Anders Sjöquist
Stationsansvarig

Klubbverksamheten

Tjena

Hoppas ni flyger mycket, för min del har det blivit en del med **reseflyget** bla, där Fredrik Åstrand återkommer här i bladet med turen till Öland och Borglanda och Peter Purin med Barkarbyresan.

T-shirtar finns på klubben med diskret logo i silver på vänster arm, jag har ett mindre lager nu för att se vilka färger och storlekar som går bäst så passa på de kostar 100 spänn.

Kepsar, logo-brodyr i pannan och våran www-adress i nacken. 75 spänn.

Pike-tröja med logo-brodyr på vänsterarmen o www i nacken. Det lilla lagret är också till för att jag kan göra ändringar ifall ni tycker det så hör av er.

När ni läser det här har vi haft vårfesten med **Erik Bratt**, hoppas ni inte missade det.

Hur firar man Kristi himmelsfärdsdagen bäst om inte med en himmelsfärd som Peter Purin och jag gjorde med **reseflyget**. Turen var tänkt till Landskrona med utflykt till Ven, men eftersom vi var bara två piloter lade vi tyngdpunkten på flygning.

Vi bytte pilot vid nästan varje fält. Start 9,45 med KIT-en till fl 45 mot Falköping därefter till Säve, därifrån spakade Peter mot Halmstad och jag till Landskrona. Vi liftade till stan och åt elefantöra och snitsel på restaurangen vid torget. Eftersom servitrisen hade så fina tänder fick hon dricks. Taxi till fältet, 60 liter påfyllning och innan vi drog hälsade Kalle till våran klubb. Peter hade turen till Smålandsstenar som han kryssade till över Ljungbyhed och Byholma bl a. Sista biten var min, klockan var kvart i nio så det var bara att dra på. Strax nord-väst Anderstorp hängde en varmluftballong vars besättning kan intyga att jag inte satt ner hjulen på banan och därmed slapp landningsavgift på 100 kr, det kan man ju flyga 10 min Archer för. Kvällsflygning och fl 75. Landning tretton minuter till godo på jouten, tack för att du väntade in oss Anders Rubensson.

Gert Eriksson

GÅ PÅ KURS ELLER SLUTA FLYG!

Nej så drastiska är vi inte på LFK, men det finns faktiskt klubbar som tillämpar den principen.

Det gäller H50P, en kurs eller snarare seminarium som kommer att hållas under år 2001 och 2002 på förhoppningsvis alla klubbar i Sverige.

Kursen är totalt på 9 timmar och kommer att hållas i form av PFT kurser på LFK och syftar till att minska haveristatistiken med 50%

Naturligtvis kan Du gå H50P kursen utan att göra PFT. Bara det finns plats så är alla välkomna.

Luftfartsverket har begärt att få in namn certnummer på alla som fullföljt kursen så det kanske inte är helt fel att bli registrerad som ansvarskännande pilot hos luftis.

Har du Frågor kan Du kontakta Sture B eller undertecknad.

Olle Backarp
lars-olov.backarp@telia.com

Jourtjänsten

Jourtjänsten fungerar inte tillfredsställande. Många luckor finns i jourlistan, speciellt under juni-september, så komplettering på frivillig väg bör ske snarast. Ni som ännu inte tecknat jour - gör det snarast. Kontrollera i tveksamma fall om Du är med i en arbetsgrupp. En uppdaterad lista på arbetsgrupper skall finnas på inledande sidor i jourpärmen som finns på klubben.

För att få bättre flyt på jourtjänsten så har alternativ på jour-systemets uppläggning diskuterats. Mer om detta i ett senare nummer av Kontakten.

Hälsning **Lennart Magnusson**

Marknadsföringsspalten

Om ni inte redan gjort det tycker jag att ni ska läsa igenom LFKs stadgar. Ni hittar dem på sidan 17 i matrikeln 2000-2001. Speciellt ska ni läsa första paragrafen. Där stadgas nämligen vad som är klubbens uppgift. De viktigaste punkterna där är:

- att genom upplysningsverksamhet väcka och vidmakthålla intresset för flygning och att
- bereda flygutbildade medlemmar tillfälle till flygning på gynnsammast möjliga villkor

Ansvaret för båda dessa betydelsefulla uppgifter åvilar till stor del marknadsföringsgruppen.

Johan Mårtensson berättade lite i förra numret av Kontakten om vad vi har gjort hittills. Jag tänkte berättade lite om vilka vi är, vår målsättning samt vad vi har gjort sedan sist. I varje nummer av Kontakten kommer vi sedan att kort berätta hur långt vi har kommit mot vårt mål samt om kommande aktiviteter.

Marknadsföringsgruppen är en grupp på nio personer som gör sin arbetsplikt i LFK genom att marknadsföra klubben på bästa sätt. Vi har möte ungefär var fjärde vecka. Dessutom går det åt en del tid till att förbereda och genomföra de aktiviteter vi beslutat om. Under tecknad är ordförande för gruppen men Olov Backarp har som styrelseledamot det yttersta ansvaret.

Vår målsättning kan sammanfattas i att få fler piloter till LFK samt att bidra till lägre flygpriser. För att satsa på det sistnämnda har vi sedan en tid projekterat för de "företagspaket" som vi tidigare skrivit om. Jag ska därför inte orda mer om det utan gå direkt in på hur vi ska få fler personer att ta cert.

Hur man ska bedriva marknadsföring för något så speciellt som flygcert är ju inte lätt att veta. För att ta reda på det har vi genomfört de två undersökningar Johan skrev om i förra numret. Vi har nu fått resultatet från undersökningen av vad Linköpingsborna tror sig veta om flyg och jag kan avslöja att det var mycket intressant. Undersökningen gick till så att slumpmässigt utvalda människor blev intervjuade ang. vad de visste om privatflyg och LFK. Exempel på frågor var "Vad kostar det?" och "Hur långt får man flyga?". Efteråt fick de reda på de "rätta" svaren och fick då några frågor till. Vi ska analysera resultatet ytterligare, men jag kan nämna att t.ex. 10 % av de tillfrågade skulle kunna tänka sig att ta flygcert efter att ha fått reda på vad det kostar, osv. Tio procent verkar kanske inte så mycket, men det är ca 10'000 potentiella elever för LFK!

Med all den information vi har samlat på oss ska vi ta fram en marknadsplan. Den ska användas som stöd vid all kommande marknadsföring – oavsett om det rör sig om en tidningsnotis eller en stor utställning. Men först ska vi noga analysera det vi lärt oss under det gångna året och dra korrekta slutsatser av det. Lyckas vi är det inte omöjligt att det sitter 30 pers i lektionssalen varje tisdag och torsdag kväll i flera år framöver!

Om du har funderingar eller förslag kring marknadsföring av LFK så vill jag att du hör av dig. Oavsett hur litet det kan verka är det av stor vikt att vi sammanställer alla idéer. Det är alla små idéer som tillsammans skapar en lyckad marknadsföring av klubben!

Om du känner att du har kunskaper och/eller erfarenheter att tillföra gruppen får du mycket gärna gå med. Om du dessutom arbetar eller har arbetat med marknadsföring så är det ett självklart sätt att göra din arbetsplikt på! Hör i så fall av dig till mig enl. nedan.

Daniel Hoffmann

Ordförande marknadsföringsgruppen

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

Telefon: 013-27 40 03



Flygveckan arrangerades i år igen och blev en given succé! Under en dryg veckas tid erbjöd LuFF, tillsammans med flygklubbarna i Linköping, studenterna allt vad man kan tänka sig inom flyg. Det fanns möjlighet att prova på både motorflyg och segelflyg, men under veckan arrangerades även andra aktiviteter så som modellflygdag, utställningar, fest och en Visingsö-resa.

Motorflygdagen arrangerades på LFK och jag vill framföra en stort tack från oss i LuFF till lärarna Jonna, Tommy och Sture som ställde upp och flög provlektioner i rykande tempo under denna torsdagskväll. På marken fanns det LuFFare som tog hand om studenterna. Innan de satte sig för att åka på provlektion fick de en introduktion i flygplanet, en kortare teorigenomgång, en rundvandring på klubben och inte minst en korv från grillen. Kvällen var fulltecknad med flygsugna studenter och jag kan lova er att det glänste i deras ögon när de kom tillbaka efter flygpassen som gjordes mellan Linköping och Norrköping. Hela 18 personer fick sig en provlektion denna kväll!

Utställningarna på Campus blev också mycket lyckade. Tyvärr lyckades vi inte ställa ut något flygplan i år eftersom vädrets makter inte riktigt var med oss, men jag kan lova er att vi hade en väl synlig utställning ändå! Inne i stora samlingssalen i C-huset hade LuFF, under ledning av LuFFaren Li Forsberg, ställt upp en stor monter, video och tv samt ett par modellflygplan och fallskärmsutrustning. På borden fanns det högar med broschyrer, planscher, märken m.m. och bakom stod entusiastiska LuFFare och berättade om deras förening för intresserade studenter. Aktiviteterna fullbokades snabbt och det fanns inte en enda enslig sekund under dessa tre luncher som utställningarna ägde rum.

Visingsöresan blev åter igen ett lyckat evenemang och vi var hela 22 nyblivna LuFFare (samt några veteraner förstås...) som flaxade över till den lilla ön under en dagsutflykt. Vädret var väl inte det bästa, men trots det kunde vi roa oss med både golfspel, inlines-åkning och grillning.

Resultatet av flygveckan kan vi summera som mycket gott. Vi blev hela 60 nya medlemmar i föreningen och vi kan nu räkna vårt medlemsantal till 285 personer. Otroligt kul att se att det finns så mycket flygintresserade studenter i vår stad! Vidare kan nämnas att flygveckan är en otroligt bra PR för LFK som får mycket av uppmärksamheten då både prova-på-dagar och resor anordnas tillsammans med LFK. Räkna med att det fortsätter att komma elever från LuFF på LFKs certutbildningar! Tyvärr hann vi inte få med ett riktigt reportage från flygveckan i detta nummer av Kontakten, men eventuellt kommer lite bilder och text i nästa nummer av Kontakten.

För sommaren planeras en längre Europa-LuFF då vi kommer att besöka flertalet länder. Jag lovar er ett spännande resereportage från detta efter sommaren!

Nu återstår det bara för mig att önska er alla en riktigt härlig sommar. Flyg mycket och säkert!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

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

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

Telefon: 013-12 47 12



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

onsdag den 27 juni kl 18:30

då vi fortsätter att planera vår flygresa 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.

- | | | |
|-----------|------------------------|---|
| 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 kräftsiva på kvällen. Siljansnäs Flygklubb står som värd.
www.flygklubben.just.nu |

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

Väl mött!

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



Klubbutflykt till Öland

Varför man bör följa med LFK's reseflyg och vad vi har gemensamt med Rickfors och fjärilssamlare fick vi veta på vår reseflygdag till Öland!

010501 kl. 0530 hoppar jag upp ur min varma bingefrån varma ungar och hustru, kollar ut genom fönstret på en tvärgrå himmel och funderar på att krypa ner igen men beslutar att gå ner till köket för att bre några köttbullemackor med rödbetssallad. Full fart till klubben där vi träffas kl 0700. Vi är 11 st som beslutat att med 3 plan ta oss till Öland för ett heldagsäventyr och för mig var det första gången (jag fick mitt cert i januari) och huvudet var fullt av frågor. All planering löste sig av sig självt dock var molnbasen väldigt låg och vi fick vänta till 0925 och skulle precis starta när sopmaskinen åkte ut på banan innan oss, TYPISKT! Kl. 1000 kom vi i väg men molnen var tunga och grå och det blåste rejält. I "min" maskin var vi 3 st varav 2 piloter. Peter Purin startade som pilot med sikten på Västervik och på vägen klarnade det upp till en klarblå himmel. I Västervik bytte vi pilot och jag fick ta över vilket kändes spännande eftersom jag skulle landa KMH på Borglandas 600 m-fält. Eftersom jag var en "färsking" och mina medpassagerare inte kände till min flygskicklighet (om man nu kan kalla det för skicklighet) kom Gert med ett bra förslag och jag gjorde en "träningslandning" på Västerviks 800 m bana. Fortfarande i livet med KMH i skapligt gott skick satte vi så kurs på Borghamn via kustbandet och kärnkraftverket Simpevarp, Oskarshamn, Påskalavik, Mönsterås, Blå jungfrun. Vädret var underbart, vi steg till 5000 fot och vi hade klar sikt till Öland och med lite fantasi kunde man urskilja även Gotland. Med Borglanda i sikte var det dags att



Stor samling fjärilar på fjärlismuseet



Fikapaus på Borglanda innan cykelturen

börja sjunka för en lågöverflygning, där hade KITen och Urban David precis landat och fältet var fritt för mig, nu gällde det ... och faktiskt utan att skrämma ihjäl mina passagerare kunde vi taxa av gräsfältet för parkering. Där satt redan de andra och fikade och det kändes bra att få glänsa med mina "skrytköttbullemackor" med rödbetssallad. Under fikan fick vi njuta lite av avanceflygning med en Bellanca som bl.a. gjorde en looping. Vilket gav mersmak...

Thorleif hade fixat med hyrcyklar för 60.-/st NYA som rullade i väg med oss i sommarvädret med de flesta av oss i T-shirt. Inte ett moln på himlen och skillnaden i väder från Linköping gjorde att det kändes som vi var utomlands. Vi cyklade söderut och i Halltorps Gästgiveri som är omnämnt i Sveriges bästa kök åt vi en utsökt middag. Taket ovanför oss var målat som en klarblå himmel vilket höjde känslan ytterligare. Gästgiveriet rekommenderas varmt! Väl mätta, fikade och belåtna fick vi så syn på en skylt där det stod FJÄRILSMUSEUM. Vi fick verkligen uppleva något, massor av fjärilar från hela världen (som visserligen var uppsatta på samlartavlor men de ska också ha friflygande senare i sommar) i alla regnbågens färger. Vi fick en utmärkt guidning av samlaren och hans fru. Visste ni att en hund har 1000 ggr bättre luktsinne än en människa och en fjäril 1000 ggr bättre än en hund!!!! Hanen kan lukta sig till en hona på flera mil!!!! Det var här vi kom på vad vi har gemensamt med Rickfors o



De medverkande utanför gästgiveriet: Iver Hansen, Ingrid & Thorleif Gustavsson, Håkan och Louise Börjesson, Peter Purin, Anna-Frida Hellberg, Fredrik Åstrand, Gert Eriksson och (ej med i bild) Anders Wallerman



Ibland behövs tavlor som visar var man är

fjärilssamlare... Vi köper vingar för pengarna! Fjärilsmuseumet ligger precis bredvid Halltorps gästgiveri och rekommenderas "Å det grövsta". Vi cyklade tillbaks norröver för ett besök på slottsruinen men vi kom för sent, det var stängt men gav oss en bra anledning till att återvända (med flyg förstås) senare i sommar.

Det var dags för hemfärd och efter start flög vi över Sandviks kvarn där vi gjorde en lågsniff för att kolla in landningsbanan, vidare över Blå jungfrun och Västervik igen där vi bytte piloter för en sista flygning till ESSL. Jag tog alltså mitt cert i januari och bara genom denna enda reseflygdag har jag skaffat mig massor av mer nyttig erfarenhet och fått fler flygkompisar. Som "färsking" bland erfarna piloter var jag varmt välkommen och till ni andra "färskingar" kan jag bara säga att ni behöver inte vara oroliga, det är bara att anmäla sig och hänga med. Givetvis vill jag uppmana alla... häng med på en reseflygdag som absolut blir gööörtrevlig och nyttig.

Text & foto: Fredrik Åstrand Pilot 775

Mellanlandning i Västervik



Sven-Eric Larsson

Kosmopoliten bland våra hedersmedlemmar

För flera av oss lite äldre i klubben är Sven-Eric Larsson, vår senaste hedersmedlem, något av en självklarhet. Han var under många år allt från den trevliga klubbmedlemmen till den trygga flygläraren samtidigt som han gav klubben ekonomisk stadga genom de inkomster som hans engagemang i kraftledningsinspektion och älginventering gav. Vi känner honom ganska väl tycker vi, men en stunds samtal visar strax att hans flygarliv varit så innehållsrikt och omväxlande att man om och om tänker: "Det hade jag ingen aning om."

Det började den 2 oktober 1937 då Sven-Eric för första gången såg dagens ljus, vilket inträffade i Hammarö, Värmland. Där gick han i skolan och hade sina första arbeten på bl. a. därvarande pappersbruk och byggföretaget DIÖS. Men så en dag 1954 antydde en av hans goda vänner, som var signalist på F1 i Västerås, att han borde söka sig ut i världen och varför då inte göra det via Flygvapnet. Det första fröet var sått och som en ödets skickelse slog det rot när Sven-Erics ögon dagen därpå föll på orden **Plan för din framtid - bli fältflygare!** i dagens tidning. Ansökningspappren skickades in, han blev kallad till F2 för test och den 12 januari 1955 påbörjade Sven-Eric sin flygutbildning i Flygvapnet.

Visserligen var flygutbildningen som, förutom den rena flygteorin, varvades med "vanlig" skolutbildning inte så tuff som han trodde att den skulle bli, men en gång var han säker på att han skulle bli hemförlövd för gott. Följande hände. Sven-Eric var tillsammans med sin lärare på väg in för landning i en J28, Vampire, fällde i laga ordning ut ställen, men vad han inte observerade var att den infernaliske läraren fällde in dem igen. De tre gröna kontrollamporna slocknade, vilket Sven-Eric inte såg. På finalen påpekade tornet det olämpliga i att landa med ställen inne.

Med tungt sinne gick Sven-Eric till Chefen och var säker på att hans klocka var slagen. Men så icke, han hade turen, eller ska vi säga flygskickligheten, med sig, och fick fortsätta.

Sen gick det undan. Oktober -56 till F16, Uppsala för att flyga J29, Tunnan, därefter F18 maj -57 och så tillbaka till F5, Ljungbyhed maj -59 för att gå flyginstruktörsutbildning. Visst var Flygvapnet Sven-Erics framtid.

MEN!

Den 31 mars 1963 kom haveriet. Sven-Eric skulle hjälpa en vän med inskolning av en elev på en tysk flygmaskin, en Sma-ragd. Eftersom han inte flugit den på ett tag, gjorde han först en start tillsammans med en kollega för att fräsha upp sig. Då hände det. Motorbortfall i starten, återstart lyckas, förberedelse för landning, motorbortfall igen på baslinjen. "Landningen" skedde över ena vingen. Sven-Eric blev illa tilltygad. Ett brutet lårben och ett ansikte som instrumentpanelen gjort sitt bästa för att demolera. Efter en tids sjukhusvistelse, som gjort underverk, hoppades Sven-Eric att det skulle gå bra att få flyga igen. Och visst, nog kunde han få flyga men dock icke jet, tyckte Flygvapnet. Det blev tungt, tyckte Sven-Eric.

Då träder Armén in på scenen. Där behövde man flyglärare till arméflyget och på hösten 1966 startar Sven-Eric en ny karriär på Brandholmen som flyglärare. Men det varade inte länge, för redan året därpå lockar en gammal flygkompis från Vapnet, nämligen Hasse Andersson, som vid den här tiden var flygchef hos oss på LFK, över Sven-Eric till sig.

Så börjar den långa LFK-tiden. Sven-Eric fick mycket att stå i. Naturligtvis utnyttjades hans erfarenhet som flyglärare, både i grundutbildning och flyglärarytbildning, som KSAK under några år förlagt till Linköping. Men LFK (enkannerligen Östgötaflyg) hade också andra mycket viktiga uppgifter att sköta. Dit hörde kraftledningsinspektion och fr. o. m. -75 älginventering. Verksamheter som gav LFK många vackra slantar. Klubben hade under några år ända upp till fyra Cubar involverade i sådana uppdrag.

I databranschen talar man om musarm, men Sven-Eric talar mer om "spakarm". Det går åt en hel del av anspänning att mil efter mil, berg upp, dal ner, ligga på ett avstånd om c:a fem meter från en kraftledning. Han tar sig åt skulderbladet och säger: "Jag tycker jag kan känna på det än, faktiskt." Inte underligt om man betänker att minst halva hans flygtid under vissa år var kraftledningsflygning.

På 70-talet började vi få så pass mycket älg i våra marker att myndigheterna insåg att något måste göras och som grund för beslut om ökad avskjutning började man kontinuerligt inventera älgstammen, vilket bäst låter sig göras från luften. Vem blev då engagerad, jo, LFK (naturligtvis) och därmed Sven-Eric. Älginventeringar görs lämpligen vintertid och kanske en del klubbmedlemmar avundades Sven-Eric, som fick flyga över stora delar av vårt vackra land och njuta av naturscenerierna. Men han betygar att vackert väder inte alltid är så vackert. Man kan längta till varmare lokaler när man sitter i en Super

Cub i -35°C. Teatergatan var då ofta hans längtans mål för där fanns nämligen hans hjärtans kär, som han spanat in i Sundsvall under en av sina norrlandssejourer 1969 och gifte sig med 1971.

Andra varma platser fick också besök av Sven-Eric, när han började arbeta mer internationellt. Det började 1970 med att Ostermans behövde en flyglärare för ett utbildningsuppdrag i Tanzania. Man skulle där sätta upp en flygande polisstyrka och behövde utbilda sju poliser till piloter och för detta hyrde Ostermans in Sven-Eric. Arbetet skulle visa sig bli mer än komplicerat och Sven-Eric har stoff tillräckligt för en hel bok från den tiden. Meningen var att han först skulle tillbringa en månad i Tanzania för att där bland 42 kandidater välja ut sju lämpliga flygspiranter, som sedan skulle skickas till Sverige för fortsatt utbildning. Det blev inte lätt. Tiden visade sig inte räcka till. Den planerade månaden blev två och ändå hade Sven-Eric klara problem med att vaska fram sju lämpliga bland de 42, som, om man läser vad Sven-Eric säger mellan raderna, "inte var av så hög kvalitet".

Vid den här tiden stod MFI 15 och -17 (den militära versionen) färdig för internationell lansering och åter fick Sven-Eric rycka in, nu utlånad till SAAB för omväxlande militärflygutbildning eller inflygning och/eller demonstration. Den här verksamheten förde honom till så olika platser som Dublin, Zambia (igen), och Pakistan.

En helt annan flygverksamhet fick Sven-Eric uppleva när han 1974 engagerades av Lutherhjälpen och Röda Korset med den legendariske Carl Gustav von Rosen i spetsen för matbombning Etiopien. Hungersnöden var svår och transportvägar till de utsatta människorna var obefintliga eller urusla. Det var då von Rosen kom med den briljanta idén att kasta ned utsäde i form av utsädesbomber till människorna. För detta lämpade sig MFI 17 utmärkt eftersom den har vapenbalkar i vingarna. Sven-Eric stationeras åter utomlands, den här gången i Combolcha norr om Adis Abeba. Sven-Eric får något förtyvlat i blicken när han tänker på de svårigheter människorna hade och med vilken iver de plockade upp varje korn av utsäde som kom ut på marken när någon "bomb" gick sönder.

Så är vi inne på 80-talet. Hasse Andersson har lämnat LFK för att ta hand om Frivilliga Flygkåren och vad händer? Jo, han kallar på Sven-Eric förstås och 1988 lämnar han klubben för att bli utbildningsledare på FFK. Men han tappar inte kontakten med klubben utan ställer upp när Östgötaflyg kallar och behöver hans stora flygerfarenhet.

Flygerfarenhet för resten, hur stor är den då? Ja, 17.780 loggade flygtimmar talar väl sitt tydliga språk. Sven-Eric är glad att han valde flygarbanan. Visserligen såg det lite mörkt ut först när olyckan var framme 1963, men inget ont som inte har något gott med sig. Det ledde bara in på ett nytt spår, ett spår som gjorde honom till en flygande kosmopolit med många strängar på sin lyra.

Monica och Sven-Eric hade till en början ett sommartillhåll i Gärdala när de bodde på Teatergatan. Det är numera vinterbostad och deras återrunthemvist. Där njuter Sven-Eric sitt otium, tar ibland fram drag-spelet och drar en låt för Monica.

Det här med hedersmedlemskapet tycker Sven-Eric var väldigt trevligt. "Vilket fint avslut på flygarbanan!"

*Samtalade med Sven-Eric gjorde **Len-nart Angvik***

På gång i LFK

Gripen 2	18 juni
Gripen 3	25 juni
Reseflygmöte	27 juni
Gripen 4	2 juli
Reseflyg till Stavanger	13-15 juli
Reseflyg till Visingsö	4-5 aug.
Reseflyg till Siljansnäs	10-12 aug.
Safaritävlingen	17 aug.
Gripen 5	27 aug.
Öppet Hus	1 sept.
Gripen 6	15 sept.
Hangarfest	27 sept.

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

LFK vill ha DIN hjälp!

I dagarna skall LFK's marknadsgrupp börja undersöka intresset hos företag i Linköpingområdet för att organisera företags-evenemang (företagskvällar med mat och flyg samt enklare provlektionskvällar). Målet är att stärka klubbens ekonomi samt i förlängningen sprida intresset för flygning och skapa grund för framtida rekrytering. Marknadsgruppen har satt samman ett antal olika "typ-paket" för vad som skulle kunna ingå i ett företagsevenemang, och vi behöver nu presentera detta för rätt människor.

Det är här DU kommer in!

Kan Du tipsa oss om vem i det företag Du jobbar på vi bör rikta våra ansträngningar mot för att lyckas bäst? Några ur marknadsgruppen kommer telefonledes till en början undersöka intresset, men denna process kan kortas väsentligt om vi vet vem vi bör tala med! Skulle du dessutom vilja hjälpa oss med att sälja idén är all hjälp välkommen.

Flygklubben har en unik upplevelse att erbjuda och vi tror det finns många företag som söker efter en ny vinkling på företags-aktiviteter. Det kan behövas ett alternativ till go-cart och bowling...

Kontakta marknadsgruppen genom Per Bankvall, personligen, på telefon 0706 – 52 02 98, eller via elektronisk post – f96peba@dd.chalmers.se. Det går alldeles utmärkt att tala med någon annan i marknadsgruppen

Nu var det dags att vara med om en av årets roligaste aktiviteter för oss glada flygamatörer, EAAs fly-in på Barkarby.

En grupp från klubben, Håkan Börjesson, Gert Eriksson, Håkan Frid och Peter Purin samlade ihop sig och använde KIT för ett besök under söndagen. Anders Wallerman hade redan åkt dit dagen innan med vår Decathlon. Decathlon väckte en ganska stor uppmärksamhet bland publiken. KII sågs också i vimlet. KEN var där under lördagen.

KIT startade vid halv tio tiden för sitt första stopp på Skavsta. Efter pilotbyte flög vi rakt mot COR. Ungefär vid Gnesta blev vi dock stoppade av de låga molnen. Vinden var ostlig och vädret var bättre åt syd och ost så vi beslöt att landa på Tullinge för att vänta ut vädret. Vi landade och taxade bort till flygklubben. Där mötte vi ingen mindre än Freddy Stenbom (chefredaktör för Pilot Briefing) med fru som också väntade på att molnen skulle lyfta så att vägen skulle bli fri till Barkarby. Vi träffade också på Harry Moheim (skicklig konstflygare) som visade upp Botkyrka FKs Decathlon. Vi fick några bra tips på hur dörren och huven bör förstärkas redan från början för att strukturskador ska undvikas.

Efter en stunds fikande och flygplanssnack lyfte molnen och vi beslöt att flyga vidare mot Barkarby. Håkan och jag lyckades snacka till oss platser i Freddys PA32 för den turen. Freddy tog täten med KIT i tät formation bakom. Väl i luften kom Freddys kamera fram. Han tog 2 och en halv rulle film (!) på KITen i luften! Det lär alltså ha blivit ett antal läckra bilder på vår Archer! Landningen på Barkarby gick bra men visst var det kalabalik i radion när ett stort antal hembyggen och klubbkärror skulle landa samtidigt. All trafik kom dock in norrifrån för ett vänstervarv bana 06 så trafiken flöt fint.

Ett hundratal flygplan var samlade på marken. Hela tiden startade och landade flygplan. Fältet överflögs också ständigt av allt från grupper av flygplan till motor-drivna paragliders. Riktigt trevligt alltså om man gillar propellerdrivna flygplan. Skönt med en flygdag där man slipper de bullriga jetflygplanen som man nästan börjar tröttna på.

Kl 13 var det briefing för det absolut roligaste under hela dagen: rundturen över Stockholm. De som ville vara med och flyga följde John delades in i tre grupper beroende på önskad fart, 90, 110 och 130 knop. Jag lyckades snacka till mig en plats i FC flygklubbs SK50 med Lars Olsson vid spakarna. Strax efter kl 14 lyfte gruppen i 110 knops klassen där även vår Decathlon var med. Gruppen leddes av Barkarbys SK50. Åter igen var Freddy i



Åke Janssons DC3 gör en överflygning

Barkarby fly-in 3 juni 2001



Ett av målen på Staffans navrunda. Tornet skall inte bara hittas, utan även beskrivas. Helst ritas av konstnärligt för full poäng! Navrundan är en av flera aktiviteter tillresta kan delta i.



Lars-Folke Lundkvist med sällskap besökte fly-inet med KII

En av orsakerna till att fly-inet är attraktivt är att det inte är en flygdag utan en flygträff. Därför används inga avspärningar etc. utan man kan gå intill planen. Få andra ställen bjuder möjligheten att sitta och fika bredvid taxibanan och studera planen!



Överblick över en liten del av området. Notera LCU i bildens nederkant!



luften med sin PA32 och fotade kolonnen. PA32 är ett bra foto-flygplan med gott om plats för fotografen där bak.

Vi samlade ihop oss över Norrviken och flög sedan till Vaxholm. Utsikten var givetvis helt fantastisk! Vi såg hela Stockholms skärgård med bla två Finlandsfärjor på väg in. Efter Vaxholm tog vi den så kallade vattenvägen in, rakt in till de centrala delarna av Stockholm. Arrangören av Barkarby fly-ins bror arrangerade samtidigt en bilutställning på Djurgården. Därför blev alla deltagarna i rundturen tillsagda att flyga över motorshowen. Effekten måste ha varit imponerande när plan efter plan flög in på ett snyggt led. Vi passerade Kungsträdgården och tog sedan Sveavägen norrut och landade på Barkarby igen efter en överflygning förstås.

Efter en stunds eftersnack gjorde KIT och LCU först en gemensam överflygning av Barkarby och sedan sällskap tillbaka till Linköping igen via Skavsta för pilotbyte. Väster om Stockholm fick vi ett par bra bilder på vår Decathlon i luften. Jag passade på att åka med i den på det sista benet hem från Nyköping. Efter min första flygtur med Decathlon så är jag glatt överraskad. Utsikten är utmärkt, man sitter ju mitt i flygplanet och de stora fönstren och takfönstret gör att det känns som om man sitter i ett akvarium med bra marksikt både åt höger och vänster. Motorn drar starkt och vibrationsfritt. Att styra med spak är en härlig upplevelse. Styrningen är också distinkt och glappfri även om flygplanet är lite trögt i rolled.

Text: **Peter Purin** Foto: **Anders W**



Ett särskilt spännande inslag är den BHT som Erik Bratt konstruerat. Den är renoverad till mycket fint skick och skall snart flygas igen!

INSTRUMENTBEVIS

– För dig som vill längre än VFR

Flyger du mest "reseflyg"?

Har du tröttnat på alla inpasseringspunkter?

Vill du bli mer oberoende av väder?

Vad du behöver i så fall är ett I-bevis!

Lär dig att flyga i moln och i "dåligt" väder!

Lär dig att flyga enligt samma regler som trafikflyget!

Lär dig att flyga mer effektivt, t.ex. vid tjänsteresor!

Linköpings Flygklubb har som enda flygklubb i landet beviljats FTO-tillstånd för instrumentbevis enl. JAR-FCL.

Både för teori och praktik.

Vi drar igång kursen under hösten 2001.

www.lfk.se eller **013-18 32 00**

I-BEVISET TAR DIG DIT DU VILL!

Klubbesök från Tyskland



Den 25 maj hade LFK besök av ett 30-tal medlemmar i 13 flygplan från Club Hodenhagen, mellan Hamburg och Hannover. Efter välkomstsamling i klubbhuset och fika i vårsolen utanför, åkte våra besökare i hyrd buss till Flygvapenmuséet där en tysktalande guide fanns på plats. Och på bussen var det vår likaledes tysktalande medlem Gunnar Franzén, som lär ha berättat det mesta om Linköping, en sväng till Bergs Slussar hanns också med, innan gästerna flög iväg mot nästa anhalt, Karlsborg. Klubbutflykten var väldigt välorganiserad, den ansvarige hade till och med provåkt hela turen fyra veckor innan. Rutten var Hodenhagen - Jönköping - Linköping - Karlsborg - Göteborg - Sönderborg - Hodenhagen. LFK har nu också en inbjudan om svarsbesök i Hodenhagen, kanske något för LFK reseflygggrupp att ta fasta på inför nästa sommar.

Text: Sture B Foto: Erik Bratt



Jaktfalken

Vår flygbesättning satt och hukade i baren på Airport Hotell i Bangkok. Vi väntade på telegram om tillstånd att flyga över Laos och Vietnam på vår rutt till Kina eller var det kanske Japan? Ibland tog det tid, ibland gick det nästan som en långsam asiatisk blix. Som de flesta ursvenskar hade vi svårt att skratta utan brännvin, så först efter den tredje drinkomgången började vi prata med våra medgäster runt den ovala altarringen...

Några var som vi europeer, andra var från länder som uttalade bokstaven R som L... De flesta flög för de stora bolagen i Asien Thai, Singapore, Cathay, Saudia, Eva Air osv. En åtskilligt rundfotad och lite aggressiv amerikan i 40-årsåldern sade sig inte kunna förstå varför vi skulle ha tillstånd för att passera ett land som Vietnam. -Jag har varit där åtskilliga gånger men jag har aldrig behövt söka tillstånd, läspade han!

Ja, jag var med i det satans kriget, men vad i helvete vi hade där att göra kommer att tillhöra historiens stora och för all framtid obesvarade krigsstrategiska frågor, alltför många av oss omkom och kanske lika många blev tokiga, även piloter, Vietnamkriget förändrade oss alla! Jo, jag gick ett tag hos ett par psykologer, men konstaterade snabbt att om det var någon av oss som behövde hjälp, så inte var det jag!

Vad gör du nu för tiden? Jag är privatpilot på en jetkärra åt en oljeshejk, som bara flyger när han tycker det är roligt, och det är inte särskilt ofta... Planet, en specialutrustad Gulfstream tillverkad i USA är något av de mest luxuösa man kan tänka sig. Vad säger ni om guld i vattenkranarna på toaletten, fåtöljer med tigerskinn? G 4:an som normalt kan ta tjugo är bara inredd åt 8-10 människor, för det mesta sådana som har bordduk på huvudet. Jo, man ser hur västerlänningens hårt beskattade bensinpengar går åt till lyx och nöjen... Men själva tycker oljemagnaterna att de släpper sin olja alltför billigt och pekar då t ex på skillnaden i vad oljebolagen tar ut för sin produkt och vad statspålagorna sedan gör med bilbensinen, diesel och villaoljor... Det är inte vi som är bovarna säger de, det är era egna länders skattefixerade politiker, men ändå blir det ju som sagt en hel del pengar över till allehanda utsvävningar för leverantörerna...

Jovisst, jag har mycket bra betalt och gör nästan ingenting. Jag bara skall finnas till hands! Flyger lite hit och dit, lite då och då, inte just mer. Men en gång tyckte även jag att det gått lite för långt. Det var vid jultid då jag blev beordrad att med tomt plan



flyga till Lahore i nordöstra Pakistan med en julklapp till en potentat däruppe. Vad det var? Jo, en fågeldjäväl, en jaktfalk i en liten bur!

En gång flög jag runt en av landets ministrar, den kungliga familjen hade lånat ut planet till honom. Vi var väl på en fyra, fem ställen i Asien och när vi kom tillbaka efter en vecka gav han mig som present en attachéväska i äkta läder. När jag öppnade det komplicerade kodlåset var väskan full med pengar som låg staplade i tjocka packar, jag hade inte ens fått ner ett par kalsonger, så fullproppad var väskan!

Jo, härnere finns det pengar, men det är våra pengar som vi ger dem för all överbetald olja som vi köper. Vad fan skall hända med dem när och om oljefyndigheterna sinar? Då får de bli kameldrivare igen, bogsera sina stora Mercedesbilar och lyxlirare som jag blir arbetslösa! När vi senare lämnar barområdet är vår vän från USA efter ytterligare ett par drinkar tillbaka i krigets Vietnam igen, men nu talar han högt och mest till sig själv och kanske med sina förolyckade pilotkollegor och då kan det vara farligt att störa honom...

Nästa dag ser vi hans guld- och silvermålade flygplan starta och sätta kurs mot något oljeland. Den här gången behövde han inte flyga in över Vietnam med eller utan tillstånd för han svänger mot väster...

Ulf Wiberg

Flygdag på Malmen

Den 19 maj var det stor flygdag på Malmen. Dagen blev tämligen välbesökt, trots kallt och blåsigtt väder. Här är några nedslag bland händelserna!

Text & foto: Anders W



Rune Carlsson m.fl. berättade om FFKs verksamhet. Med sig hade de LFKs Cub som dragplåster.



LFK representerades av Sture, som visade vår Decathlon för många intresserade



Många klubbmedlemmar fanns i vimlet. Här Erling Balsnes och Per Persson framför B17



Leif Pettersson och Gösta Person representerade ÖFS och Flygvapenmuseum och sålde tidningar, böcker och mycket annat



MAF representerades bl.a. av Arne Kjellström



Unik formation under flyguppvisningen, TP86, 37, 39 och 105

Linköpings Segelflygklubb hade som vanligt en trevlig utställning och flera medlemmar som visade deras utställda flygplan. T.h. Johanna Juusela, nedan Jonas Lövgren



Inne i utställningshangaren hade Saab en mycket välbesökt monter. Där visade bl.a. Bo Svedevall en demonstrationskabin till Gripen.



KM 2001 - resultat

KM 2001 genomfördes i vackert väder med svag vind.

Vinnare blev: **Anders Hellström, SFK**

Klubbmästare blev: **Anders Wallerman, LFK**

Bäste debutant blev: **Mattias Kastman, LFK**

Grattis!

Sammanlagda resultat och placeringar:

Plac.	Namn	Klubb	Nav.	Span.	Landn.	Summa
1	Hellström Anders	SFK	87	0	92	133,0
2	Lindholm Henry	SFK	118	20	127	201,5
3	Wallerman Anders	LFK	165	190	165	437,5
4	Kajser Göran	SFK	125	140	502	516,0
5	Kastman Mattias	LFK	260	420	372	866,0
6	Farnzén Gunnar	LFK	498	190	625	1000,5
7	Börjesson Håkan	LFK	531	330	436	1079,0
8	Purin Peter	LFK	228	260	1200	1088,0
9	Hansen Iver	LFK	431	380	579	1100,5
10	Karlsson Tomas	LFK	816	250	512	1322,0
11	Westman Pirjo	SFK	572	410	895	1429,5
12	Digre Björn	LFK	1599	420	1070	2554,0

Navigeringsresultat (i startnummerordning):

Namn	Startlinje	TK1	TK2	TK3	Mållinje	Övrigt	Summa
Peter Purin	45	99	9	57	15	3	228
Iver Hansen	54	189	87	66	18	17	431
Mattias Kastman	15	48	48	54	21	74	260
Anders Wallerman	48	6	0	0	21	90	165
Anders Hellström	18	69	0	0	0	0	87
Göran Kajser	0	21	0	21	9	74	125
Tomas Karlsson	135	300	300	36	45	0	816
Håkan Börjesson	90	21	282	60	54	24	531
Björn Digre	300	300	201	300	300	198	1599
Gunnar Franzén	300	120	0	30	15	33	498
Henry Lindholm	0	9	3	6	12	88	118
Pirjo Westman	117	273	45	78	48	11	572

Stort tack till alla funktionärer och medverkande!

Safaritävlingen 2001

I år genomförs Safaritävlingen som en rallytävling. Missa inte denna! Tävlingen går av stapeln den 17/8 med 18/8 som reservdag. För mer information kontakta Gunnar Franzén.

FÖR LÄNGE SEDAN

LFK-verksamhet i SAAB:s Flygblad anno 1958

Passagerarflygning

Här på Saab finns säkert många, som trots arbetet inom flygindustrin aldrig flugit. För att ge dessa med familjer tillfälle att se Linköping från ovan anordnar Linköpings Flygklubb passagerarflygningar med sitt nya fyraitsiga flygplan av typen Piper Tri Pacer tisdagen den 10.6.1958 med början kl. 10.00. Priset har satts så lågt som 10:- per person oberoende av ålder. Biljetter säljes i Linköpings Flygklubs klubbhus.

Linköpings Flygklubb

Flygningarna med SE-CEM utfördes från juni till september av provflygare K E Fernberg. Det låga biljettpriiset är anmärkningsvärt men inte i så hög grad om det sätts i relation till personalrestaurang Terrassens matpriser då.

Prislista fr.o.m. 1 februari 1958

Frukost: Smör, bröd, 1 ass. ost, gröt & mjölk, 1 kopp kaffe	1:10
Lunch: Smör, bröd, varmrätt, kaffe eller mjölk	1:50
Middag: Bröd, varmrätt & dessert eller soppa	1:50
med spaghetti 1 st. för dessert	1:60
Aftonmål: Smör, bröd, varmrätt	1:70

Saxat av pilot nr 589