

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

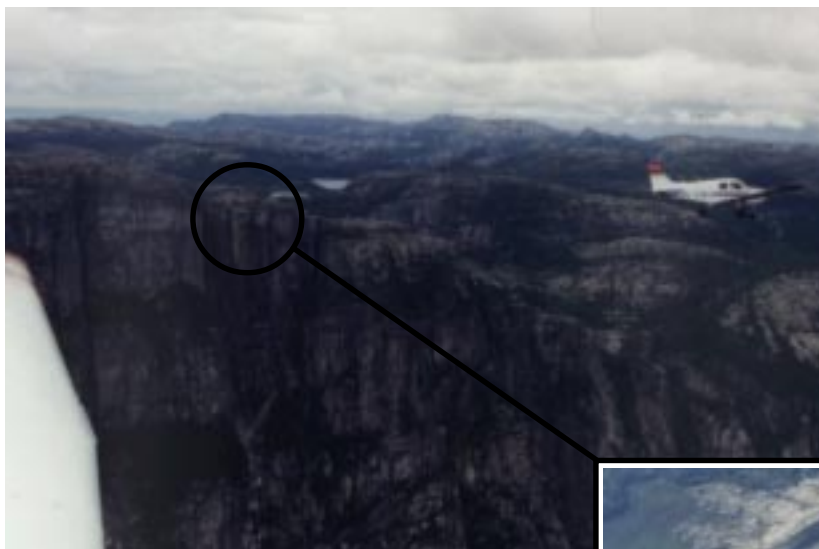


Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 4 2001



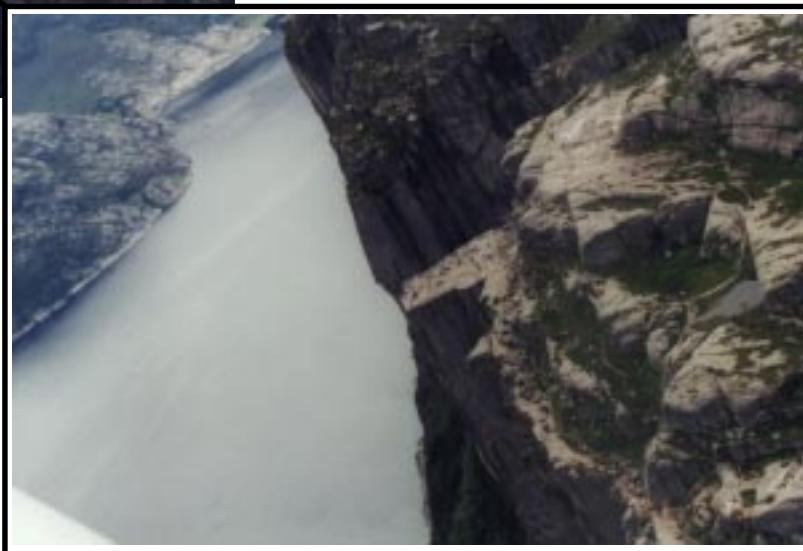
KMH (ovan) rundar Preikestolen (t.h.) på klubbutflykten till Stavanger (sid. 6)

(Foto: Fredrik Åstrand)

Öppet Hus
1 sept. 10:00 (sid. 5)



Safarirallyt
1 sept. Anmäl
dig snarast!
(sid. 15)



Hangarfest

B-B-Q



27 sept. 19:00

Innehåll:

Flygchefen har ordet	3
Klubbverksamheten	3
Marknadsföringsspalten	4
Marknadsföring på segelflyg- DM	4
LuFF-spalten	4
Klubbutflykt till Stavanger . .	6
Europa-LuFF 2001	7-10
Oally 2001 - succén fortsätter	11-12

Greven och Afrika	12
Kärt återseende	13
Claes Smith in memoriam	13
Paris Air Show, LeBourget	14
Safaritävlingen 2001	15
Aktuella landningstävlingensresultat	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. 5): 29/9

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 4

Nummer 4 av Kontakten brukar vara ett välfyllt nummer tack vare att så mycket har hänt under sommaren. Så även denna gång.

I detta nummer saknas dock tyvärr ordförandens spalt, detta beroende på att han har semester över pressläggningen. Vi ser fram emot desto mer i nästa nummer!

Missa inte Gunnar Franzéns inbjudan till Safarirallytävlingen på sidan 15! *Observera att du bör anmäla dig snarast!* Missa heller inte att det är Öppet Hus den första september, se sidan 5.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Matrikeln

På grund av en administrativ miss har det tyvärr blivit ett fel i Matrikeln. Tore Gullstrand har fallit ur ur listan med hedersmedlemmar. Naturligtvis är Tore fortfarande hedersmedlem! För över Tores uppgifter från Din gamla Matrikel till den nya! Vi ber särskilt Tore om ursäkt.

Matrikeln finns att hämta på klubben!

Anders W

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Tommy Hultin	40 år	21 aug.
Åsa Wretland	40 år	6 sept.
Lennart Karlsson	70 år	8 sept.
Thomas Fröbom	40 år	22 sept.
Sten Wiedling	40 år	26 sept.
Ingeborg Ståhlberg	60 år	1 okt.
Gert Eriksson	40 år	4 okt.

Bensinleveranssedlar

Det händer ganska ofta att bensinbolagen dubbelfakturerar klubben för bränsle vi köpt ute! Astrid kan hitta dessa fel, men bara om vi är noga med att lämna in följesedlarna utan fördröjning och utan att tappa bort några. Låt oss vara lika noga med detta som resten av flygningen, så att vi inte förlorar pengar i onödan!

Det är dessutom viktigt att underskriften på följesedlarna går att läsa, alternativt att ett namnförtydligande skrivs dit, så att det syns vem som tankat.

Har du en WAP-mobiltelefon? Prova **wapmx.com**, det går att hämta metar och TAF för valfri flygplats där!

På gång i LFK

Gripen 5	27 aug.
Öppet Hus	1 sept.
Gripen 6	15 sept.
Hangarfest	27 sept.
Mörkerträning	15 okt.
Nattugglan 4	22 okt.
Nattugglan 5	5 nov.
Nattugglan 6	19 nov.
Allmänt klubbmöte	29 nov.

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

Flygchefen har ordet



Flygtidsuttaget hittills i år större än förra året, mest beroende på kraftigt ökad PPL-skolning, medan uthyrningen till medlemmar minskat en del. Under juli månad har dock de 5 PA28-orna varit fullbokade nästan varje dag. Tänk på att boka av snarast om din flygning inte blir av eller om du kommer hem tidigare än planerat. Ju fler som får flyga, ju billigare blir det för alla.

Incident 1

Nu har det hänt igen, att någon startar motorn med dragstången kvar. Denna gång kunde

propellern repareras, men det var nära att den fick kasseras. Extra allvarligt är dock att ingen känns vid händelsen. Dragstången hittades avklippt i gräset vid tankanläggningen, men ingen som tankat och flugit planet den aktuella dagen säger sig ha använt dragstång. Vi har inte råd med denna typ av incidenter, en ny propeller om året innebär 9 kr extra på alla flygtimmar. Tänk ALLTID på dragstången INNAN du vrider om tändningsnyckeln. För att minska risken tas nu även noshjulskåporna av på Archarna, men det innebär ändå stor risk att taxa med dragstången kvar, detta gäller givetvis även Cadet-erna.

Incident 2

LFK får använda Saab-fältet varje dag kl 7.00 - 22.00 enligt miljökoncessionen, det hjälper inte att tornet ofta är öppet till 23.45 pga linjetrafik. Många flygklubbar har betydligt hårdare restriktioner på sina fält, så vi måste slå vakt om vårt tillstånd, bl a genom att hålla på tidsgränserna. En nyligen inträffad avsiktlig överträdelse av 22-regeln är helt oacceptabel, och innebar i det aktuella fallet även en flygsäkerhetsrisk pga släckta banljus. Den medlem som bryter mot uppställda regler förstör inte bara för sig själv, utan även för andra. Om man inte tycker om en regel ska man arbeta på att förändra regeln, inte bryta mot den.

H50P - kurs

Ett sätt att på sikt minska risken för incidenter och olyckor, kan vara att så många medlemmar som möjligt bevisar en H50P-kurs. H50P är ett projekt inom privatflyget med syfte att halvera antalet haverier på 7 år. I LFK bygger vi ut våra PFT-kurser på 3 tim, så att dom motsvarar H50P:s kursplan på 9 tim. Den planerade PFT-kursen måndag 27 augusti kl 18.30 utgör således inledningen till den första H50P-kursen i LFK regi, genom att vår specialutbildade flygsäkerhetsinstruktör Olle Backarp kommer överens med deltagarna om att komplettera den första kvällen med en lördag eller söndag. Kurshäftet innehåller en mängd flygsäkerhetstips som kommer att utvecklas under kursen. Genomgången H50P-kurs kan anmälas till LFV, och kan ses som en liten "guldkant" på certifikatet. Genom att på detta sätt koppla H50P till våra traditionella PFT-kurser (i samband med PC eller flygträning) är klubbens målsättning att de flesta medlemmarna ska ha genomgått kursen inom 2 år.

Anmäl dig (lista på klubben) för kurs 27 augusti eller 26 november, om du har certförnyelse i höst. Det är också tillåtet att gå H50P-kursen "i förtid", om ditt förnyelsedatum ligger längre fram. Förnyelsedatumet är exakt 24 månader efter senaste PFT hösten 1999. PC får göras 3 månader innan, och flygträning upp till 12 månader innan (men då ska du också ha flugit 12 tim senaste 12 månader före förnyelsedatumet).

Många nya cert

År 2001 blir det bästa året på mycket länge då det gäller antal nya certikat. Denna gång har vi inte mindre än 8 nya certinnehavare att gratulera (och ändå är det 29 aktiva elever kvar):

Mikael Widén, Erik Isaksson, Staffan Magnusson, Lennart Johansson, Swante Welander, Anders Englund, Adam Andersson, Adam Fall

och två nya IFR-bevis: Harri Larsson och Per Bourelius.

Sture B

Klubbverksamheten

Tjena!

Nu har vi avverkat säsongens klubbreseflygturer, med bl a Visingsö 4-5 augusti, en fin flygträff arrangerat av Jönköpings flygklubb i dagarna två. Våra klubbmedlemmar med sina flygplan Thorleif Gustavsson med Renegade Spirit, Ernst Totland med Van's RV 6 och Håkan Carlberg med Colibri var där. På lördagen gick det tipspromenad och grillades på kvällen. Vid ankomster och avfärder är det överflygningar som gäller, och med jämna mellanrum var flygplanen som stod på marken uppe och luftades.

Jo, den 1 september, en lördag, är det dags för Linköpings flygklubb att arrangera årets upplaga av **ÖPPET HUS** med början kl 10.00, då hoppas jag så många av er som möjligt har tillfälle att komma. Allmänheten är bjuden för att spaka själv och rundflyga. Fallskärmsklubben ska hoppa flera gånger under dagen. Segelflygklubben kommer med monter och 2 flygplan varav en

ankomst att beskåda. Ballongexperterna sitter i sin korg och besvarar nyfikna frågor. Experimentals och veteraner är inbjudna. Förhoppningsvis också avancerad flygning med vår Super Decathlon. Vi har naturligtvis en egen utställning och info om skolverksamheten. Kaffe, läsk, mackor, bullar och korv med bröd.

Dessutom har vi Safaritävlingen, nu med rallyvarianten under dagen så det kommer att vara full aktivitet och mycket engagemang av medlemmar.

HANGARFEST 27 september kl 19.00!

Då kommer det att grillas, förslagsvis karrékotletter och entrecôte. Gamla och nya festdeltagare hälsas välkomna och naturligtvis även med respektive. Anmälningslista på klubben.

Bevingade hälsningar

Gert Eriksson

Marknadsföringsspalten

Marknadsföringsgruppen har under sommaren lagt mest energi på att planera och genomföra deltagande vid flygutställningar och flyguppvisningar. I maj ställde vi upp vår Decathlon vid flyguppvisningen på Malmen och medlemmar från LFK berättade för intresserade om flygplanet och den flygutbildning som vi bedriver. Inne i en stor hangar (för dagen ommöblerad till utställningshall) ställde vi upp vår nydesignade monter där det gick att läsa om klubben, våra flygplan, utbildningar, aktiviteter, m.m. För er som bara sett den gamla montern är den nya betydligt "fräschare" och all information och bilder på den har uppdaterats av marknadsföringsgruppen. Montern finns på klubben och det är me-

ningen att den ska användas vid alla utställningar som vi deltar i.

I samarbete med LuFF har vi under "Flygveckan" även haft en utställning på universitetet där vi bl.a. informerade om flygutbildning och delade ut diverse foldrar. Montern fanns givetvis på plats.

I juli deltog vi i segelflyg-DM i Norrköping. När du läser detta ska vi även ha ställt ut på Norrköpings Air Show 2001 samt på Linköpings Segelflygklubbs öppet hus. Vi ska även ha visat upp oss på universitetet för de nya studenterna på en föreningsutställning – självklart tillsammans med LuFF.

Lördagen den 1 september håller slutligen LFK öppet hus för allmänheten. Självklart kommer vi att ställa upp montern samt marknadsföra dagen i Linköping och Norrköping.

Förutom alla dessa utställningar har vi för fullt marknadsfört klubbens IR-kurs som kommer att börja i september/oktober. Vi har bl.a. tagit fram en affisch som har skickats ut till alla flygklubbar i södra Sverige. Affischen finns på anslagstavlan i klubbhuset. Vi har också skrivit den text om IR-kursen som finns på klubbens hemsida (länk från "framsidan").

I övrigt har vi börjat med planerna inför höstens marknadsföring av bl.a. den nya PPL-kursen.

För flera tips om hur vi kan marknadsföra klubben – hör av dig!

Daniel Hoffmann

Ordförande marknadsföringsgruppen
E-post: vordf@luff.studorg.liu.se
Telefon: 013-27 40 03

Marknadsföring på segelflyg-DM på Bråvalla

Den 7:e juli arrangerade Linköpings Segelflygklubb ett DM på Bråvalla. Första tävlingsdagen var även öppen för allmänheten och flera klubbar fanns på plats för att marknadsföra sig, däribland LFK. Gert Eriksson och undertecknad satt vid vår Decathlon och berättade om klubben för intresserade. Tyvärr var besökarantalet inte särskilt stort.

Text & foto: **Anders W.**

*Gert
marknadsför
skuggan av vår
Decathlon.*



Jag vill börja med att tacka vädergudarna för en betydligt trevligare flygsommar än förra året. Om förra året kom att karaktäriseras av streck åt alla möjliga håll på meteorologernas väderkarta så kom årets karta att vara betydligt mer blank och fin. Hoppas att ni fått uppleva mycket flyg i sommarvärmen! Det har i alla fall vi fått. Detta nummer av Kontakten innehåller ett tjockt reportage från vår Europa-LuFF som kom att gå till flertalet länder i Östeuropa och ett stopp i Västeuropa. På en nio dagar lång resa hann vi med SE-IUD besöka Polen, Ungern, Kroatien, Italien och Tjeckien. Missa inte det spännande reportaget!

Annars har det varit ganska lugnt med LuFF-aktiviteter under sommaren, som alla andra somrar då studenterna lämnar Linköping för att jobba eller semestra på andra håll. Men självklart har vi mycket

på gång inför hösten, LuFF rör på sig hela tiden! På menyn står bland annat en intensiv marknadsföring under universitetets nollningsperiod. Nytt för i år är att universitetet ordnar en föreningsdag då alla föreningarna får ställa ut och göra reklam för sig, på en angiven plats på Campus. Under denna dag ska LuFF finnas på plats med såväl montrar och flygplan och visa vilken aktiv och kul förening vi är! Vi hoppas att vi genom detta kan rekrytera fler "färska" studenter till föreningen vilket skapar ännu bättre chanser för att studenterna redan från början bestämmer sig för att vara aktiva och delta på olika aktiviteter. Lyckas vi med detta kommer LuFF bli en ännu mer levande förening med ännu fler aktiviteter både på marken och i luften.

Självklart kommer vi att ordna en hel del flygrelaterade aktiviteter under hösten. Det kommer med största sannolikhet att ordnas någonting nere på LFK (information eller prova-på-kväll). Dessutom ska antalet resor genomföras, främst inom landets gränser. Vi hoppas också att vi

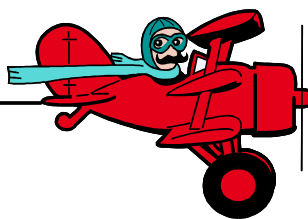
kan utöka samarbetet med LFK och ordna någon gemensam resa eller varför inte en ölkväll på flygets hus eller annan lämplig lokal? Vi återkommer med program för detta både i Kontakten och på anslagstavlorna på klubben. Självklart kommer vår nu mera välkända flygträff, Lift! (Linköpings flygträff), ordnas under den mest kalla och mörka delen på året (någon gång vid övergången januari-februari). Det har blivit en mycket trevlig uppslutning två år i rad nu och vi hoppas på ännu fler LFKare vid nästa träff så vi kan visa vad vi går för runt flygsnackarbordet! Anmälningssblanketter kommer att finnas från och med i höst på klubben så ni har möjlighet att långt i förväg boka in er. Glöm inte detta!

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

Öppet hus



Förra årets
Öppet Hus



Öppet Hus

**lördagen den 1 september
på flygklubben**

**Gästande flygplan, ballong m.m. med början från
kl. 10:00**



Hangarfest

**torsdagen den 27 september
på flygklubben kl. 19:00**

**Grillade karrékotletter och entrecote
Anmälningslista på klubben**



Förra årets
hangarfest



Det är den 13 juli 2001. Vädret ser inte så bra ut och det blåser och är mulet. Vi är dock fem klubbmedlemmar som möter upp vid klubben kl 8 och undersöker vädret på Internet.

Det ser inte så dåligt ut. Ute vid kusten är vädret flygbart, dock finns det en kallfront ute i Kattegatt som långsamt är på väg mot ost. Vi beslutar att flyga upp till Strömstad vid den norska kusten och kommer där att ta ställning till om vi kan flyga vidare. Efter att ringt in färdplanen från Strömstad till Stavanger, klargjort och packat flygplanen, lättade vi från Linköping ca kl 10 med KII och KEN.

På Strömstad flygplats fick vi tankat och ringde meteorologen. Nu hade fronten nått västkusten och det fanns inget annat att göra än att vänta. För att slå ihjäl tiden så besökte vi den lokala mataffären, där vi kunde få serverat kaffe och microuppvärmade rätter. Vid tretiden hade fronten äntligen passerat och vi vände tillbaka till våra flygmaskiner, där vi tog på flytvästarna och kollade flygplanen en sista gång innan vi lättade mot Norge.

Vi flög över Oslofjorden till Sandefjord och därefter längs kusten till Stavanger. Då vi hade parkerat vid den lokala flygklubben hälsade Ernst Totland oss välkomna. Därefter tog vi oss in till staden och tog logi i Det Blå Huset. Den kvällen var vi ute och åt och självklart smakade vi det lokala ölet.

Nästa dag seglade vi med båt upp till Lysefjorden, där vi bl.a såg den berömda Preikestolen, som är en granitplatå som reser sig 600 m över vattnet. Under eftermiddagen besökte vi oljemuseet och fick en god inblick i hur olja pumpas upp ur Nordsjöns havsbotten. Det var värt ett besök. Senare på eftermiddagen besökte vi de gamla delarna av Stavanger.

På den tredje dagen var tiden inne för att resa tillbaka till Linköping.



Flygplanen parkerade utanför flygklubben på Sola.

Klubbutflykt till Stavanger



Stavanger. Notera oljeplattformen i bildens överkant.

Gruppen samlad på båten ut till fjorden: Gert, Peter, Anders, Fredrik och Iver.



Hisnande vackert landskap!! Här Preikestolen med Stavanger bakom.

På flygplatsen fick vi tankat och ringde in färdplanen. Bredvid flygplatsen finns ett flygmuseum som vi givetvis måste besöka innan vi skulle lämna Stavanger. Här finns en Convair Metropolitan och ett urval av flygmaskiner som det norska flygvapnet har haft. Dessa är bl.a Lockheed Shooting Star, BAe Hunter, Lockheed Starfighter och Northrop Tiger. Förutom dessa så finns det segelflygplan, helikoptrar och flygplan från andra världskriget. En intressant detalj i museets verkstad var en Messerschmitt Me109 som höll på att bli renoverad av lokala entusiaster. Tillbaka vid flygplatsen inspekterade vi flygplanen och startade mot Lysefjorden, där vi flög några gånger runt Preikestolen innan vi styrde kosan mot ost. Rutten var denna gång längre in i landet över bergen. Med en kort mellanlandning i Strömstad, nådde vi Linköping strax före kl 20.

Text: Iver Hansen Foto: Peter Purin och Fredrik Åstrand

Europa-LuFF 2001

Av Daniel Hoffmann [DH] och Johan Hammarström [JH]

Directional gyro – Set. Engine gauges – Green Arc. Transponder – On. Throttle – Full power.

Det är alltid en lika härlig känsla när man drar på gasen inför en stundande resa. I synnerhet när man ska åka längre än man någonsin gjort; både längre bort och under längre tid. Men vad som var ännu mer spännande var att vi skulle få se underbara platser som vi tidigare bara drömt om. Platser som var för sig rättfärdigar en resa dit. Nu skulle vi dessutom få se flera av dem på drygt en vecka – både inifrån och uppifrån!

[DH] Planeringen av resan började faktiskt redan för över ett år sedan. Nåja, kanske inte den flygrelaterade delen, men däremot började vi då på allvar att prata om en Europaresa i LuFFs regi. Vi drömde oss bort till Prags sevärdheter, Paris restauranger, Kroatens stränder, Venedigs kanaler och alla de andra ställen som man brukar tänka på när man känner för att åka bort ett tag. Kroatien är väl i och för sig inte direkt charterarrangörernas vanligaste resmål. Idén till att åka dit fick vi från en reseberättelse i Pilotmagazinet av chefredaktören Stig Dahlström, som förra sommaren flög till ön Losinj utanför Kroatens västkust. Kristallklart vatten, sagolika stränder och humana priser avgjorde saken!

Under vårterminen ordnade vi träffar för alla som hade anmält intresse att följa med på resan. Vi diskuterade då framförallt vilka städer vi skulle flyga till och hur länge vi skulle stanna. Från att inledningsvis ha varit sju personer minskade vi i slutskedet till tre. Vi kortade även ner resan något jämfört med den ursprungliga planeringen. Den nya planeringen löd Linköping-Budapest-Losinj-Prag-Linköping. Avresedatum var satt till lördagen den 7 juli och hemkomst till söndagen veckan efter. SE-IUD var bokad sedan januari.

Vi som hängde med ända från första planeringen till hemkomst var Daniel Åberg (nybliven LuFFare som aldrig förut flugit med ett litet plan), Johan Hammarström (pilot och LuFFare sedan länge) samt jag, Daniel Hoffmann (likaledes pilot och LuFFare sedan länge). Vi pluggar på universitetet alla tre – dock olika saker. En sak som vi emellertid har gemensamt är att vi tycker om att resa och att flyga.

Planeringen av flygningarna började vi med en knapp vecka innan avresa. Lite i senaste laget kan kanske tyckas om man vet hur lång tid det tog att få fram inflygningskort till samtliga flygplatser och deras alternativ. Jeppesenmanualen och Jeppviewskivan på klubben täcker bara in nordvästra Europa, så det blev till att leta på annat håll. Vi började med en bilresa från Stockholm till Briefing på Arlanda. Där kopierade vi kartor för Polen, Ungern och Tjeckien. Kroatens AIP fanns (till viss del) på Briefing, men av någon anledning har kroaterna valt att publicera alla flygplatser som AIC istället för i AIP. Vi blev därför hänvisade till Briefing i Oslo. Vi ringde dit men resultatet blev

Europa-LuFF 2001 kortfakta

Restid:	9 dagar
Flygplan:	SE-IUD, PA-28-181 Archer
Flygsträcka:	Linköping – Malmö, 1.7 h Malmö – Wrocław (Polen), 2.9 h Wrocław (Polen) – Budapest (Ungern), 2.4 h Budapest (Ungern) – Losinj (Kroatien), 2.4 h Losinj (Kroatien) – Venedig (Italien), 1.0 h Venedig (Italien) – Prag (Tjeckien), 3.4 h Prag (Tjeckien) – Malmö, 2.4 h Malmö – Linköping, 1.5 h
Total flygsträcka:	Ca. 2000 nm
Total flygtid:	17,8 timmar
Antal resenärer:	3 personer
Kostnad:	Ca 5000 kronor/person (flygplanshyra, extra bensinkostnader, landningsavgifter, parkeringsavgifter etc.)

det samma som på Arlanda. Att hitta telefonnumret till Briefing i Kroatien var inte heller det lättaste, men efter ett tag hittade vi numret till tornet på Losinjs flygplats på öns hemsida (av alla ställen!). De ville inte fäxa över korten så vi fick istället numret till deras Briefing, vilka i sin tur inte heller hade sina egna AIC(!?). Det hela slutade med att jag lyckades övertala tornet i Losinj att fäxa över korten. Äntligen!

Enroutekartor inhandlades på KSAB på Bromma, tillsammans med två VFR-kartor som täckte hela Europa. En annan minst lika viktig sak att kontrollera innan avresa är flygplatsavgifterna. De forna öststaterna har vid övergången till marknadsekonomi lärt sig att ta betalt – och det med råge. En landning kan kosta allt mellan 500 och 1000 kronor och då ingår landningsavgift, TNC (navigeringsavgift), handlingavgift, passageraravgift, parkeringsavgift och "tie down-fee"! Dessutom är det väldigt viktigt att kontrollera bensinpriset, för som bekant är det inte lika billigt som i Sverige. Vi hade dock tur – bensinpriset i öst kostar bara några kronor mer per liter.

Eftersom jag inte hann ta mitt I-bevis före sommaren fick vi flyga varannan sträcka VFR. Vi kom dock snabbt fram till att det egentligen var bra, då vi skulle få erfara hur det var att flyga VFR ute i Europa. Så här i efterhand kan vi bara konstatera att det var mycket lättare än i Sverige, men mer om det senare!

Linköping – Budapest

[DH] Så kom då äntligen den lördag morgon som vi så länge väntat på. Kvällen innan hade vi tagit en provtur med SE-IUD för att kontrollera att allt fungerade som det skulle. Vi hade även rensat flygplanet på "onödiga" tyngder samt lastat i bromsklossar, bogserstång och annat som kan vara bra att ha. Papperen var i sin ordning och carnetkortet var med. Så när väckarklockan ringde (allt för tidigt som vanligt) visste vi att det inte skulle dröja länge innan vi var i luften. Efter

frukost och tandborstning hämtade jag de andra med bilen och vi åkte tillsammans ut till flygplatsen. IUD hade vi låtit stå ute efter provflygningen kvällen innan för att kunna komma iväg så snabbt som möjligt. Jag och Daniel (den andra Daniel alltså) packade flygplanet medan Johan kontrollerade "Pre Flight Bulletin" som faxats från Arlanda. Vädret på sträckan till Ungern var mycket bra – något som senare kom att karaktärisera hela vår resa!

Färdplanerna för första dagen hade vi skickat in kvällen innan. Vi skulle mellanlanda två gånger. Först i Malmö för att tulla ut och sedan i Wrocław i Polen. Vi turades om att flyga som befälhavare men flög hela tiden i tvåpilotsystem. Det underlättar flygningen avsevärt och ökar dessutom säkerheten. Tvåpilotsystemet som vi använder bygger på att befälhavaren är manövrerande pilot vid start och landning samt om något avvikande inträffar. Den biträdande piloten sköter all radiokommunikation och navigering. Vid flygning enroute turas vi om att vara manövrerande pilot. Den största skillnaden i säkerhet föreligger emellertid om något skulle inträffa eller bara avvika från det normala. Då är det befälhavaren som flyger och den biträdande piloten som felsöker.

Första ruten till Malmö satt Johan i vänstersits. Vi startade klockan 07.12 lokal tid. Vi hade "filat" via MOKNI och RASMU men fick klart direkt till Malmö efter ett tag. Uppe på flygnivå 80 hade vi lite motvind och landade en timme och fyrtiofyra minuter senare. Flygtiden ägnades mest åt att lägga in kommande flygningars brytpunkter i den medhavda GPS:en. I övrigt var flygningen ganska så händelselös – kanske för att vi förberedde oss mentalt för kommande flygningar.

I Malmö började vi med att tanka. Efter att ha toppfyllt båda vingarna med billig svensk bensin promenerade vi in till terminalen för att tulla ut eller vad det heter nu för tiden. Inget annat Schengenland hade efterlyst oss i SIS så efter en liten morgonfika samt efter att ha kraschat ett flygplan i Flight Simulator i en datorbutik var det bara att flyga vidare mot nästa anhalt – Wrocław!

Strax utanför Malmö börjar en luftled som heter B45 och går hela vägen via Wrocław till Budapest. Denna upptäckt gjorde vi under färdplaneringen efter att ha bestämt att vi skulle mellanlanda i Wrocław och ledde till att det blev väldigt enkelt att fylla i ruten i färdplanen (och att flyga). Vad gäller luftledningarna är det även där en av de största skillnaderna mellan att flyga småflygplan (läs lågt) i Sverige och i Europa finns. I Sverige togs de låga luftledningarna bort 1998 och börjar idag på flygnivå 100. De är dessutom oftast definierade med GPS-punkter, vilket i alla fall i teorin omöjliggör flygning utan en certifierad GPS. I de länder där vi flög börjar de flesta låga luftleder runt flygnivå 60 (vissa redan på 4000 fot). De är dessutom allt som oftast definierade

med gamla hederliga radiofyrar. I öst-länderna är det inte heller ovanligt att man har en NDB- och en VOR-fyr samlokaliserade (som dessutom heter samma sak). Finns det även en DME och man utöver det varit så duktig att man lagt in punkterna i GPS:en kan man vara väldigt lugn att man flyger på rätt ställe, vilket är viktigt då det är förbjudet att flyga utanför luftledningarna i öst.

Flygtiden var beräknad till 2,7 timmar. Jag flög nu i vänstersits, vilket innebär att jag efter start kunde luta mig tillbaka och endast ägna mig åt övervakning och överlåta allt det praktiska till Johan. Det praktiska innebar bland annat att räkna om alla höjder på inflygningskortet från meter till fot, eftersom polackerna tillsammans med de flesta östländer valt att följa SI-systemet. För säkerhets skull märkte vi även upp höjdmätarna med tejpbitar med ordet "METER". Warsaw Radar gav oss dock som svensk-registrerat flygplan alla höjder i fot, så vi behövde inte omkalkylera några höjder enroute.



På väg till Wrocław på flygnivå 90. Vid den övre höjdmätaren har vi fäst tejpbitar med ordet "METER".

Vi flög på flygnivå 90 och hade bara lite stackmoln under oss. Vi som är vana att flyga i Sverige upptäcker dock snabbt att den fina sikten vi har här inte finns på resten av kontinenten. CAVOK får en helt ny innebörd och man märker att 10 km sikt inte alls är speciellt mycket.

För att fördriva tiden hade vi med oss mat och dryck samt kortspel. Vi snackade förstås även en hel del för att lära känna varandra. Någon gång i halvtimmen blev vi på halvtaskig engelska tillsagda att skifta frekvens, men efter några "say again" rattade vi in rätt siffror. Trots den disiga utsikten tog vi några bilder på fastlandet och Wrocław innan vi landade knappt tre



Bilden är tagen under inflygningen till Wrocław.

Tankpersonal tankar fullt i SE-IUD. Notera den moderna terminalbyggnaden i bakgrunden.



Utsikt över Budapest från slottet.

timmar senare. Som alltid hade vi motvind, men det var inte så farligt. Vi höll nästan kontinuerligt en TAS på 130 knop, så några knop hit eller dit gjorde inte så mycket.

Vi fick inledningsvis en full procedur till bana 30 (den enda bana som hade publicerade procedurer) men när vi fick fältet i sikte fick vi en visuellinflygning till bana 12 för att slippa medvinden. Flygplatsen påminner om Norrköpings till både storlek och trafikmängd. Det var ganska lugnt när vi var där men det märktes att de hade kapacitet till betydligt mer trafik.

Efter intaxning och parkering blev vi direkt uppmötta av en trevlig polska i kortkort förklädd till handlingagent tillsammans med polis och tankpersonal. Vi tankade fullt för 7,5 kr/l. Sedan gick vi genom passkontrollen för att få vår första beviset-på-att-vi-varit-utanför-Schengen-stämpel. Hela tiden följde den mycket trevliga handlingagenten med oss och efter passkontrollen blev vi ledda till kontor efter kontor där vi skulle betala diverse avgifter. Landningsavgiften och bensinen betalades på ett ställe. TNC på nästa. På det tredje och sista stället skulle vi betala handlingavgiften. Det var avgiften för att den trevliga flickan visat oss var vi skulle betala de andra avgifterna. Låter det komplicerat? Vår slutsats var att de vid övergången till marknadsekonomi inte riktigt förstått att olika kostnadsställen i bokföringen inte innebär att man rent fysiskt måste debitera dem på olika ställen. Hur som helst så fick vi en trevlig promenad, vilket var skönt efter flygningen.

När allt var betalt var det dags för att smaka på vad Polen hade att erbjuda i matväg. En trevlig lunchrestaurang i terminalen fick duga. Vi blev dessutom lurade på några züoty när vi skulle betala, så nu hade vi fått det bekräftat – vi var utomlands!

Efter lunchen var vi mätta och belåtna och begav oss ånyo ut till flygplanet – självklart i sällskap med handlingagenten. Vi begärde start-up och fick klart att fortsätta på B45:an till Budapest. Efter start steg vi åter igen till flygnivå 90 och sikten var fortfarande så dålig att vi knappt hade mer sikt än till marken. Vi låg dock precis ovanför dislagret, så vi hade en klarblå himmel – vilket var det viktiga!

Under flygningen till Budapest märktes det att det tog på krafterna att flyga så länge under en dag (8 timmar i flygplanet), vilket yttrade sig genom att vi stundtals hade det lite för roligt. Vid ankomsten till Ferihegy (flyg-

platsen i Budapest) blev vi radarvektorerade iväg en bit och blev placerade som nummer 5. Efter att "Speedbird", "Scandinavian" och alla de andra med något högre inflygningsfart än vi hade landat var det vår tur och efter en nästan två och en halv timme lång flygning tog vi mark och landade på ungefär en tiondel av den tre kilometer långa bana 13L. En Follow Me-bil mötte upp och guidade oss till vår parkeringsplats. Klockan hade nu hunnit bli sex på kvällen och senast klockan sju skulle vi möta upp min mamma inne i stan för att få nycklarna till den lägenhet vi skulle få låna. Om vi kom för sent skulle vi trötta och utslitna och med all packning få vänta till klockan tio innan vi kunde få nycklarna. Det var nu vi var glada för att vi inte flög reguljärt och var tvungna att vänta en halvtimme på bagaget!

En viktig sak att som turist tänka på i Ungern är att inte ta första bästa taxi – speciellt inte från flygplatsen. Notan kan då lätt hamna på flera tusenlappar. Vi hade istället fått ett nummer till ett taxibolag som hade lite mer humana priser. Efter en del diskussioner lyckades vi få flygplatspersonalen att ringa numret och taxin anlände inom kort. Tio minuter över sju kom vi fram till den avtalade adressen och fick nycklarna precis innan det var för sent. Äntligen framme!

Efter en uppfriskande dusch begav vi oss ut för att utforska "Budapest by night". Kvällen inleds med en stor bit mat och avslutades med några öl. Dagen efter tog vi en taxi till slottet. Budapest består av två delar – Buda och Pest – som delas av Donau och slottet finns på ett berg på Budasidan. För att komma upp för berget tar man antingen bergbanan eller så använder man apostlahästarna. Att åka med bergbanan kostar mer uppför än nerför – även här har marknadsökonomi slagit igenom! Lata som vi var lå vi ut några forint på bergbanan för att spara förtäringarna till senare. Det visade sig vara väl spenderade pengar, då slottet var stort och det fanns mycket att se. Efter rundvandringen fick vi gå ytterligare en bit för att komma bort från de absolut dyraste restaurangerna och till slut hittade vi ett trevligt ställe som kunde mätta våra magar. Från restaurangen tog vi sedan en taxi till Ferihegy via tågstationen där vi lämnat vårt bagage.

Budapest - Losinj

[JH] På flygplatsen hade vi som vanligt delat upp förberedelserna. Jag tog hand om flygplansöversyn, Åberg skötte packning och Hoffmann hämtade väderinformation och lämnade in färdplan. Efter en timme satt vi i flygplanet och var redo att ropa upp kontrollen för att be om tillstånd att starta motorn. Efter motorstart dröjde det inte länge förrän vi fick tillstånd att taxa ut för start och ge oss iväg mot vår nästa destination.

Sierra Echo India Uniform Delta, cleared as filed to Losinj, flight level niner zero, follow Pusta 3 Golf departure, squawk five two six four.

Daniel tryckte fram gasreglaget och snart var vi i luften över det storslagna Budapest på kurs mot sydligare breddgrader. Flygningen kom att präglas av magnifik natur då vi fick flyga nära bergstoppar, över små ungerska byar, vackra sjöar och maffiga storstäder som Zagreb. Man kände sig ganska liten ibland, bland alla bergstoppar, särskilt då marken bara befann sig 2000 fot under en trots att man låg på 10 000 fot

Radiokommunikationen hade fungerat bra under hela resan. Visst får man slänga ur sig ett



När vi lämnade Budapest hade sikten blivit bättre och vi kunde se hela staden från ovan.

och annat "Say again" när flygledarna börjar gå över allt för mycket i en blandning mellan engelska och sitt modersmål. Efter cirka två och en halv timmes flygande, kortspelande, fotograferande och snackande passerade vi Kroatians kustband och kom in över den storslagna övärlden i det Adriatiska havet. Kustpassagen bestod av en 6000 fot hög bergsrim – jag kan lova att det var en vacker syn! Efter cirka 10 minuters flygande över öar och hav såg vi Losinj och flygfältet på dess norra udda. Fältet låg alldeles vid havet, vackert beläget bredvid en liten by. På plattan stod 20-talet privatflygplan från alla möjliga länder i Europa – det märktes att det var ett populärt resmål!

Efter några minuter stod SE-IUD också på plattan bland alla andra lyckliga semesterfirare som hade hittat till detta lilla paradis. Losinjs flygplats hade en 1000 meter lång asfaltbana, ett torn samt en terminalbyggnad i miniatyrformat. Bemanningen var inte att klaga på; på flygplatsen jobbade flygtrafikledare, handlingpersonal, mekaniker samt tull och polis. Trots att flygplatsen enbart livnärde sig på privatflygare, var inte landningsavgifterna allt för höga. 600 svenska kronor var priset för att landa, stå parkerad och få skjuts både till och från hotellet med flygplatsens egen flygbuss. När vi hade klivit ur flygplanet blev vi vänligt bemötta av en kroatisk kvinna som agerade handlingpersonal. Vi fick vårt flygplan förtöjt,



Den första kvällen tog vi det lugnt på hotellet för att se vad de hade för underhållning att erbjuda.



En dag hyrde vi en båt och åkte till den lilla paradisen Ilovik strax söder om Losinj. Här intar vi lunch på en fin men billig restaurang.



Daniel "in action" fotograferandes genom whiskey-luckan.



Innan vi landade på Losinj fick vi se hela den långsmala ön från luften. I mitten kan "huvudstaden" Mali Losinj urskiljas. Det var verkligen en storslagen syn!

samt blev invisade till passkontrollen i den pittoreska lilla terminalbyggnaden. Efter några minuter var vi färdiga med pappersarbetet och vi kunde sätta oss i bussen och bege oss mot vårt hotell.

Vårt hotell hette Aurora och låg utanför en av de två byarna på ön, Mali Losinj. Det var ett ganska stort hotell med mycket turister från Kroatien och Italien. Precis nedanför hotellet låg havet, med sitt turkosa vatten och vackra klippformationer. Hotellet hade alla faciliteter som man kunde önska sig så som pool, tennisbanor, restauranger och båtuthyrning nere vid vattnet. Trots detta var det inte särskilt dyrt att bo på hotellet, cirka 280 kronor per natt och per person inklusive frukost och middag.

Efter att ha ställt in bagaget i våra hotellrum sprang vi ner mot havet, iklädda badbyxor, snorkel och cyklop. Klockan var cirka åtta på kvällen och temperaturen i luften var dryga 25 grader och i vattnet 25 grader... Behagligt... När man låg där och plaskade i vattnet förstod man verkligen hur fantastiskt det är med privatflyg. Tänk att man på förmiddagen kan vandra runt i Budapests fantastiska stadslandskap och på eftermiddagen bada i det Adriatiska havet på en kroatisk ö. På kvällen avnjöt vi en god middag som följdes av trevligt snack uppe på hotellaltanen och en kall kroatisk öl. Jag kan lova er att man sov gott efter en sån här dag!

Under fyra dagar hann vi uppleva Losinj. En av dagarna hyrde vi en liten båt och körde runt ön för att snorkla och se mer av den vackra naturen. Under denna båtresor förstod vi hur orört Losinj är. Man ser otroligt lite vägar på ön och hus finns det nästan bara i anslutning till byarna. Det enda som gör att man inte är ensam är alla småbåtar som

också hittat hit från alla möjliga delar av Europa. Under kvällarna provade vi på byarnas nattliv och det visade sig att hotellet stod för den allra bästa underhållningen, många gånger kom vi inte ens iväg därifrån. Vi blev sittande på den stora hotellaltanen, pratades med andra människor som också var där på semester. Goda drycker och måltider hann givetvis också konsumeras, till mycket tilltalande priser för oss svenskar.

Losinj – Venedig

[JH] På torsdagen var det dags att ta sig ut till flygplatsen igen för att ge oss iväg västerut. Under resans gång hade vi nämligen bestämt oss för att även besöka Venedig. Ett kort telefonsamtal till flygplatsen räckte för att den lilla vita bussen skulle finnas på plats vid vårt hotell. På flygplatsen gjorde vi i ordning allting och det dröjde inte länge förrän vi alla satt i flygplanet, med flytvästarna på, redo att dra iväg. Daniel och jag drog igenom checklisten och när jag vred om startnyckeln uteblev det förväntade ljudet från startmotorn, det enda som hördes var ett klenk klick...

Va?? Det var det här som inte fick hända!

Efter en stund upptäcktes felet; kabelskön till startmotorn hade vibrerat sönder vilket gjorde att inte startmotorn fick någon ström. Några hjälpsamma mekaniker på den lokala flygplatsen hjälpte oss med problemet och snart var kabeln på plats igen, med en ny kabelsko. Flygplatspersonalen var otroligt snälla mot oss och höll öppet en dryg halvtimme extra för att vi skulle kunna ge oss iväg mot Venedig. Klockan 17, lokal tid, var vi i luften över de praktfulla öarna. Framför oss hade vi det Adriatiska havet som vi skulle korsa för att komma över till Italien. Efter cirka en timmes flygning hade vi den vackra staden Venedig under våra vingar. Vi hade satt vår destination till ett litet flygfält som heter S. Nicolo och som ligger på den lilla strandremsan Lido öster om Venedig. Det var en otroligt vacker syn från luften. Venedigs tättbebyggda stadsdel, med de välkända gondolerna och bussbåtarna som gled fram på vattnet. Flygfältet vi landade på var en 1000 meter lång gräsbana, med Italiens stränder på ena sidan och färjestoppet till centrum på den andra sidan. Efter att ha blivit nerledda av en flygtrafikledare på knagglig engelska stod vi snart parkerade och förankrade i Venedig!



Medan mekanikerna lagade kabeln till startmotorn tog vi en fikapaus under ena vingen. Det var 37°C i skuggan och under tiden vi satt där drog en liten tromb in över flygplatsen!



Venedig är en otroligt vacker stad och att se den från luften strax innan landning var inte desto mindre underbart!



S. Nicolo heter flygplatsen vi landade på i Venedig. Trots att det är ett gräsfält finns AFIS, tull, polis samt en flygklubb som bl.a. har en tvåmotorig Seneca och en helikopter!



Så här ser en vanlig "gata" ut i Venedig. Trottoarer saknas ganska ofta, vilket gör att det kan vara svårt att hitta rätt... om man inte har en båt.



Här sitter vi på ett av Prags hundratala caféer och vilar ut med vännerna från Sverige. Långa promenader i drygt 30C gör att man blir törstig!

Terminalbyggnaden som vi tog oss in till, efter att ha lastat ur, bestod av gamla fasader och fint klädda italienska poliser och tullpersonal. Det kändes som om man hade åkt med en tidsmaskin tillbaks många årtionden. Vilken kontrast att komma från Östeuropas moderna byggnader till Västeuropas gammalmodiga stil (jag som trodde det var tvärtom!). Byggnaden var gammal och fallfärdig och insidan såg inte bättre ut med kala och tomma väggar. Utanför byggnaden stod den italienska polisen och tullpersonalen och väntade på vår ankomst. Vi blev intagna till ett rum där tre personer satt vid ett skrivbord med några pärmar bredvid sig. De såg ut att ha förberett sig hela dagen på att vi skulle komma och det uppstod en smärre panik när det var tre personer på en gång som skulle få sina pass kontrollerade och namn inskrivna i deras pärmar (!). När vi hade fyllt i alla papper var det dags att ge sig av in mot stan. Vi tog bussbåten över till centrum där en kompis till Daniel Åberg stod och väntade. Kompisen hade ordnat hotell och gav oss en rundvandring i den fantastiska stan, innan vi satte oss ner på en mysig restaurang för att avnjuta en god pizza och härligt rödvin på äkta italienskt vis. Efter middagen var det dags att utforska stadens hundratala gränder och kanaler, jag kan lova att GPS:en kom väl till hands! Nästa dag tog vi oss runt stan på egen hand och hann se flera turistattraktioner innan det var dags att ge sig av mot flygplatsen igen. Efter att ha hämtat ut våra väskor från hotellet, där vi ställt dem under dagen, tog vi bussbåten över till flygfältet igen.

Venedig – Prag

[DH] På flygplatsen rådde samma rutiner som vid ankomsten – mycket pappersarbete innan vi fick ge oss iväg. Färdplanen lämnades in till AFIS-tjänstemannen som inte kunde mer engelska än att flygplanen han pratade med förstod att de fick landa. Vi lyckades dock få tag i väder för sträckan och beställa tankning för 17 kr/l. Detta skulle bli vår längsta rutt – tre och en halv timme – och för att klara det behövde vi medvind. Vi skulle runda Alperna vid Wien, eftersom bergen var för höga för att flyga rakt över dem. För en gångs skull var vädergudarna på vår sida; 20-30 knops medvind nästan hela sträckan! Vädet var något mer labilt än tidigare och vi blev tvungna att runda några CB:n en stund efter start. Vi hörde även att Wien ATIS varnade för åska i närheten och vi såg några mörka moln på håll.

Förutom medhavd mat och dryck hade flygningen inte speciellt mycket att bjuda på. Vi flög on-top i princip hela tiden så det var endast tillfälligt som vi lyckades skymta Alperna under



Till S:t Marco-platsen hittade vi i alla fall till slut. I förgrunden står Johan och Daniel Åberg.

oss. Det kändes att det var en lång flygning vi hade genomfört när vi landade i Prag och det var onekligen skönt att få kliva ur flygplanet och få sträcka på benen!

Klockan hade hunnit bli kvart över nio på kvällen när vi parkerat så vi skyndade oss in till stan för att hitta logi. Efter någon timme fick vi tag på ett vandrarhem strax utanför innerstan. Bagaget lämnades och vi åkte in till stan för att äta och dricka. Precis som vanligt!

Dagen efter var vi så trötta att vi missade frukosten. Men caféer saknas inte i Prag, så vi letade snabbt upp ett sådant och lät oss väl smaka. Efter brunchen försökte vi se så mycket av stan som möjligt på den korta tid vi hade. Prag är otroligt vackert med mycket gamla och välbevarade hus. Under de senaste åren har det tillkommit mycket nya byggnader, men de är finurligt placerade utan att förstöra stadsbilden. Det finns gott om butiker och priserna är låga. En otroligt trevlig stad med andra ord!

Under eftermiddagen träffade vi några bekanta från Sverige som av en ren slump skulle vara där samtidigt som vi (vi träffades dock inte av en slump). Det blev mycket promenader till diverse sevärdheter varvat med en hel del cafébesök. Dagen fullbordades med en avslutningssmiddag på en lite finare restaurang vid vattnet.

Prag – Linköping

[JH] När vi vaknade på söndagsmorgonen kändes det faktiskt lite konstigt – det var redan dags för hemresa. Det kändes som om man hade varit borta i bara några dagar samtidigt som det kunde

kännas som om man hade varit borta i veckor – vi hade ju sett så mycket. På flygplatsen upplevde vi den bästa tänkbara servicen vi fått under hela vår resa (och konkurrensen var faktiskt hög då alla flygplatser låg riktigt bra till då det gällde detta). Vi blev mycket väl omhändertagna av personalen som försåg oss med såväl väderinformation som hjälp att lämna in färdplan. De fixade tankbil snabbt så vi kunde få bränsle till hemresan och pricken över i:et var att precis innan vi skulle sätta oss i flygplanet körde en liten taxfreebil fram till oss. Föraren öppnade upp dörrarna på skåpbilen och vips var bilen förvandlad till en butik med godis, parfym och sprit till salu. Bara att stiga på och handla, alla valutor accepterade! Snacka om service!



Innan vi skulle lämna Prag passade vi på att köpa tax-free från "Crew's Duty & Tax Free Shop". Se så glada vi var!

Flygningen hem gick enligt planerna (som alla andra flygningar). Vi hade blivit varnade för lite åskaktivitet i samband med en kallfront som låg på vår färdväg, men både moln och åska uteblev. Efter cirka två och en halv timme landade vi på Sturup utanför Malmö (vi hade en ground-speed på över 150 knop hela sträckan!). Jag kan meddela att det kändes märkligt, fast man bara hade varit borta i en vecka, att höra svenska på flygradion igen. På Sturup tankade vi upp kärran och gick in i terminalen för att meddela vår ankomst till tullen. Vi fick fylla i en blankett och sen var det bara att tuffa vidare igen. Flygningen till Linköping gick lika problemfritt som alla andra flygningar och när vi satte ner flygplanet på Saab-fältet kan jag lova att det rös till i kroppen på oss alla.

Tänk vad mycket man varit med om, tänk vad mycket man kan se och vad mycket man kan göra med ett litet flygplan. För er som inte har provat på att flygluffa i Europa kan jag rekommendera detta starkt, det är ett måste! För er som varit ute och provat vingarna i andra länder kan jag väl bara säga – gör det igen! Det kommer vi i alla fall att göra. Många gånger till!

Dessa och många andra bilder i färg finns att beskåda på LuFFs hemsida, www.studorg.liu.se/luFF/ under "Reportage".

"Bara det blir bättre väder än förra året..." var en av de tankar man hade när vi startade rote från SAAB för att gå mot mötesplatsen för årets Oally, Eksjö. Själv flög jag KIT medan Gert Eriksson låg som tvåa i IUD.

I fint väder gled vi fram och anlände snart till gräsbanan vid Ränneslätt där flera flygplan redan hade samlats. Från LFK deltog även Thorleif Gustafsson i sin fina Murphy Renegade, Magnus Brege som navigatör i Hul-



Deltagare Oally 2001.

Oally 2001-succén fortsätter



Samling Eksjö.

freds Archer KOA samt Björn Johansson i en SF-25. Olyckligtvis drabbades den av ett fel som gjorde att vi fick ställa kvar den i Eksjö och Björn flög då med som navigatör hos Gert.

Övriga flygsugna aviatörer var Håkan Carlberg i sin Colibri, Stefan Siggelin i Cuben CEE samt en Jodel och en C172 från andra klubbar.

Allt som allt var vi 17 personer som invaderade pizzerian i Eksjö för att därefter flyga i olika grupper ner mot Ljungby. Ett gigantiskt CB över fältet gjorde dock att vi inte hade någon större lust att landa där, utan vi fortsatte ner mot Hässleholm/Bokeberg där vi landade.

Det fältet är verkligen värt ett besök, de fixar våfflor så fort man ligger på kort final och är oerhört gästvänliga. Någon timme senare startade vår tregrupp Archer först och nästa stopp var Eslöv där vi tankade upp oss. Färden gick sedan vidare mot Lund där vi studsade och tre minuter senare satte vi ner hjulen på gräsfältet i Staffanstorp. Det fältet påminner lite om ett modellflygfält när man ligger på final, ca 500 m långt och max 20 m brett.

Vi inkvarterade oss hos Stefan Siggelin som bosatt sig i just Staffanstorp

och den grillfesten pågick in på småtimmarna med lite allsång på slutet. Natten bjöd på ösregn och åska, men morgonen jagade bort det och visade upp en klarblå himmel. Efter en spännande start steg vi i gruppen ut mot Öresundsbron och studsade i Trelleborg innan vi fortsatte strax utanför kusten utmed alla stränder längs Sveriges mest södra delar. Svårt att beskriva i ord hur oerhört fin den flygningen var, tur att vi har den kvar på film. Vi rundade Sandhammaren och vinkade till de landburna turisterna innan vi steg upp mot Tomelilla och deras mycket fina grässtråk.

Där hade de dukat upp ett långbord med smörgåsar och fika och vi njöt av livet i solskenet. Start igen och nu visade GPS:en riktningen till Sjöbo/Sövde där vi studsade oss vidare upp mot ett annat fält i Hässleholm, Hörlinge. Om Ni ska åka till Hässleholm så rekommenderar jag fältet i Bokeberg framför det i Hörlinge, nog sagt om skillnaden på dessa fält.

Grupperna formerade sig snart igen och vi hann med att studsa på fältet i Kågeröd innan vi kom till middagsplatsen, Landskrona, som också har en mycket trevlig klubb med en



KIT rundar Smygehuk



Tregruppen KOA KIT IUD flyger förbi Thorleif och Håkan söder om Varberg.

kanonfin klubbstuga. Även här hade de dukat upp ett bord fyllt av godskaker, denna gång kassler och skånsk potatissallad. Veckan innan vi kom dit hade de haft besök av 22 italienska kärror!

Mätta och belåtna äntrade vi kabine-
rna igen för att flyga vidare mot
Höganäs. Startmotorn på KIT:en ville
dock inte vara med längre, så vi fick
handstarta den resten av Oallyt.

På väg mot Höganäs passade vi på
att runda ön Ven som ligger precis vid
svensk-danska gränsen. I fint kvälls-
väder flög vi sedan vidare utmed
västkusten till Höganäs där vi hade
bokat rum på klubben och där klubb-
medlemmarna hade bokat bord åt oss
på hamnrestaurangen.

De skjutsade oss fram och tillbaka till
hamnen och var även med och åt,
mycket uppskattat.

När vi sent på kvällen kom tillbaka
fick vi hjälp av en tekniker som fel-
sökte KIT:en och även fixade batteriet
på CEE, helt ideellt, snacka om trev-
liga människor!!!

På fältet träffade vi även tre tyskar
som hade segeflugit i Sverige under
två veckors tid och de hade precis
landat efter att ha segelflugit från Es-
kilstuna...

Lördagsmorgonen bjöd på fint väder
igen och vi startade nu för att flyga
utmed kusten och runda Kullens fyr
för att sedan gå upp mot Halmstad
där vi åt lunch. Vi passade även på
att besöka medlemmarna från
Linköpings Fallskämsklubb som hade
läger där tillsammans med Halmstads
Fallskämsklubb. Fältet kokade av
aktivitet och de hoppade både ur An-2
och LFK's C-206. Gruppstart igen och
vi smekte kusten upp igen förbi Tylö-
sand, fråga Thorleif om han hittade
någon nudiststrand, han höll på att
ramla ur sin kärra. Färden gick sedan
vidare till Falkenberg där vi studsade
oss vidare mot etappmålet Varberg.
Vi var där ganska tidigt och de flesta
av oss passade på att göra en kvälls-
flygning upp mot Göteborg innan grill-
festen drog igång. Vi visste att det
skulle komma in en varmfront västeri-
från på söndagen och därför tog vi en
tidig kontakt med meteorologen för att
försäkra oss om att vi skulle kunna
flyga hem på söndagen. Han lovade
oss att det inte skulle börja regna på
oss före kl.1500, och med de orden i
bakhuvudet gick vi till vila i tälten.

Klockan 0700 vaknade vi av att reg-
net slog på oss och just då var det tur
att den stackars meteorologen inte

hade uppgett namn och hemadress...
Hursomhelst fick vi bråttom att packa
innan varmfrontens huvudstyrkor var
över oss och vid 09-tiden startade vi i
tillfälligt uppehållsväder och kryssade
oss upp mot Öresten och Borås.

I Borås var bordet dukat igen och
denna gång stod smörgåstårta på
menyn, tyvärr hann vi inte stanna så
länge eftersom varmfronten jagade
oss vidare mot Visingsö.

Där möttes vi dock av fint väder och
IFX med far&mor Ydreborg vid spaka-
rna.

Efter en fika på campingen splittrade
vi så upp årets upplaga av Oally
2001. Vi hann med att besöka runt 20
flygplatser och fick träffa en massa
trevliga människor, för att inte tala om
alla fina flygningar som gjordes.
Nästa år kör vi igen och preliminärt
blir det då klubbarna längs Norrlands-
kusten som får besök av oss!

*Text: Mattias Ydreborg, Foto: Håkan
Carlberg m.fl.*

Greven och Afrika

Under mina journalistår och tid av resor
fick jag ofta ansluta mig till internationella
grupper av skribenter, fotografer och för-
fattare.

Det visade sig då och då att reportrarna
hade andra huvudyrken och skrev som
jag av intresse och ett viss kallelse. En
var åklagare och skrev om resor, en an-
nan var präst och specialist på olika sor-
ters viner, en var obduktionstekniker och
en hängiven och kunnig flygjournalist, en
var historiker och fotograf, flera var pen-
sionärer med en flora av olika kunnanden
och intressen.

Vid ett tillfälle befann vi oss i Afrika, när-
mare bestämt i Tanzania. Vi hade landat i
Arusha och skulle därefter besöka
Serengeti Nationalpark, den stora kratern
Ngorongoro och åka över stäppen i
terrängbussar och landroovers upp till
en wildlife lodge som hette Lobo uppe
mot den östra kustlinjen av Victoriasjön.

I gruppen av skribenter fanns en tysk
adelsman, vilken genom sitt von-namn
och avmätta uppträdande snabbt avslö-
jade att han tillhörde en annan och högre
samhällsklass än vi andra.

Frågan var om han ens kände sig dödlig.
Han pratade bara när han blev tilltalad,
och även då under en viss besvärande
vanda.

Greven och redaktören för en stor tysk
dagstidning hade ingen kamera medan vi
andra hade minst två, en för färg och en
för svartvitt, ja, han slet inte ens papper o
penna, än mindre den lilla bandspelare
som flera hade med sig. Dessa brister
borde anses som en dödssynd för en
sann en journalist, dock så inte för
adelsmannen.

Nere i den stora kratern skulle vi efter
några dagar från taket på vår buss be-
trakta diverse vilda djur bl a en stor grupp
lejon.

Honorna låg lugna och till synes efter-
givna medan de stora hannarna var sär-
deles aktiva och potenta och lägrade
oupphörligen de avslappnade fruarna
eller var det fästmöar ?.

Efter en god stund bad den blåblodige
mig att få låna ett ark papper och en
penna. Jag kunde inte låta bli att titta
honom över axeln när han tecknade sig
till minnes det viktigaste under sin Af-
rika-resa, för det skulle senare visa sig
att det var det enda vi kunnat beslå ho-
nom med att skriva ner på en dryg
veckas safariresa i Östafrika...

En enda rad upptog papperet. -DIE
LÖWEN KOPULIEREN ALLE ZEHN
MINUTEN!

Text: Ulf Wiberg



Kärt återseende

Jag hade vägarna förbi Hamburg för ett par veckor sedan, och passade på att åka till Uetersen, och flygfältet där. Där är numera vår gamla MFI15 SE-ILB stationerad!

Kurt Markussen, och hans företag Kurt Markussen Airservice, har 10 flygplan, varav ett är SE-ILB som fortfarande är svenskregistrerat. Kurt hyr ut sina plan, och Kurt är mycket nöjd med sitt förvärv. Piloterna tycker om planet, och även själv använder Kurt som är flyglärare planet för utbildning. -Det är helt rätt flygplan för mig, säger han.

Planet används även för Aerobatic-uppvisning och är sponsrad av Ebert's Disco Club, och därför sitter stora plastsjok med deras logo klistrade på flygplanet. Bältena i planet har bytts ut mot nya, dubbla, bälten för seriös avancerad flygning och planet flygs oftast utan den bakre stolen inmonterad. Enligt Kurt har planet flugits cirka 200 timmar sedan han köpte det av oss och har varit helt utan problem.

På flygfältet finns en fin liten "terminalbyggnad" med ett litet torn och en restaurang.

Flygfältet Uetersen (EDHE) ligger några mil väster om Hamburg, och har en 1000 x 700 m stor gräsyta för segel- och motorflyg (den utstakade banan för motorflygare är 900 m gräs). I den lilla "terminalbyggnaden" finns en trevlig restaurang. Det går att ta sig med taxi och buss till Hamburg. Ett intressant alternativ för klubbutflykter!

Text & foto: Anders W.



Claes Smith in memoriam

Claes Smith, en av Linköpings Flygklubbs hedersmedlemmar, har lämnat oss vid 87 års ålder. Han var en av de tidigaste entusiasterna i LFK. Claes kom till Linköping strax före krigsutbrottet 1939 för att ta hand om provflygningarna hos Saab. Under hela sin tid i Linköping som provflygare vid ASJA/Saab var han knuten till flygklubben. Som provflygare har Claes varit aktuell under senare år då han var den förste pilot som flög B17 den 18 maj 1940. Jag hade förmånen att lyssna på hans berättelse om B17 för drygt ett år sedan vid en ceremoni för 60-års jubileet. Åren 1941-1951 satt han i styrelsen och de sju sista av dessa förde han ordförande-klubban. Han var med och sammanförde LFK och Linköpings Segelflygklubb som därmed ingick som en egen sektion i LFK. 1947 var Claes med och startade "Ekonomiska Föreningen Östgötaflyg u.p.a" som även idag tjänar sitt syfte i klubben genom framförallt reklamflyg. I början av 1952 lämnade han Saab, Linköping och LFK.

Text: Håkan Börjesson



Claes Smith i ett av LFKs segelflygplan under 40-talet.

Paris Air Show, Le Bourget



Det finns många artiklar i olika flygtidningar att läsa om den stora flygmässan i Le Bourget utanför Paris. Vill gärna ändå förmedla några av mina intryck därifrån.

Flygmässan, som varade mellan 16 och 24 juni, bjöd på flyguppvisningar och markutställningar både inomhus och utomhus på en stor yta på flygplatsen i Le Bourget. Mässan lockar företagen i flygindustrin att visa upp det nyaste och riktar sig främst till affärsfolket.

Markutställning

Markutställningen är stor - rejält stor. Dels finns det ett flertal stora mässhallar med utställare, dels mindre tält och byggnader och dels många flygplan ute. De stora som t.ex. Boeing, Airbus, Bombardier har givetvis stora montrar, i övrigt finns ett stort spektrum av olika utställare. NASA, t.ex., visade filmer och en stor modell av den internationella rymdstationen. Jeppesen visade pilotutrustning och Saab inte minst visade sitt kunnande. Man upplever dock att tyngdpunkten på markutställningen ligger på stora motorer, stora landställ, trafikflygplansinredningar och annat som kanske inte direkt hör allmänflyget till.

Jag var särskilt intresserad av att se vad som hänt vad gäller motorer för allmänflyget, men det var ganska lite att se. Lycoming och Continental hade t.ex. ingen utställning, men Rotax och Limbach fanns, och det fanns ett par företag som visade tillbehör till motorer. Ett exempel var Unison som bl.a. marknadsförde LASAR tändsystem. Ett lysande undantag var dock SMA, som visade sin nya dieselmotor för allmänflyg. 4 cylindrar, 200 hk och drift på Jet A1 lovar väl inför framtiden. Motorn flögs även under flyguppvisningarna.

Markutställningen av flygplan var mycket givande. Piper visade bl.a. Meridian, Cessna visade bl.a. Caravan både på hjul och flottörer. Övriga småflygplan att se var Diamonds modeller, Socata visade Trinidad och Tobago m.fl. Särskilt



Större... A340 på låg höjd är en imponerande syn.

Stor... en bara två månader gammal C17.



Störst... den enorma 6-motoriga AN-225 visade upp sitt jättelastutrymme.

spännande var C17 som man både fick gå in i lastutrymmet och förarkabinen på, och jätten AN225 som också släppte in folk i lastutrymmet. Tyvärr dock bara tidvis i förarkabinen. När jag stod i kön för att se den trängde sig en fransman sig före hela kön, och då utbröt det slagsmål med han som stod först. Inte varje dag man ser sådant...

Flyguppvisningar

Flyguppvisningarna innehöll en varierad blandning av trafikflygplan, konstflygplan, militärflygplan, helikoptrar och luftskepp och var mycket sevärda. Särskilt fantastiskt var det att se en A340 vältra sig på låg höjd, men även Su-30, F-18

och Eurofighter är minnesvärt. Och inte minst Gripen som gav mycket övertygande uppvisningar. Tyvärr står chaletraderna i vägen för publiken, så det är svårt att se banan. Detta skadar uppvisningarna mycket, tycker jag, eftersom en stor del av behållningen fås av att se start och landningar.

Sammanfattningsvis är Le Bourget-mässan givetvis mycket sevärd. Ur allmänflygsynpunkt var den dock ganska mager, tycker jag. På grund av att banan var svår att se och att jag inte kan franska, bland annat, tror jag nog ändå att jag gillar Farnboroughmässan lite bättre...

Text & foto: **Anders W**



En spännande nyhet - SMAs dieselmotor för allmänflyget.



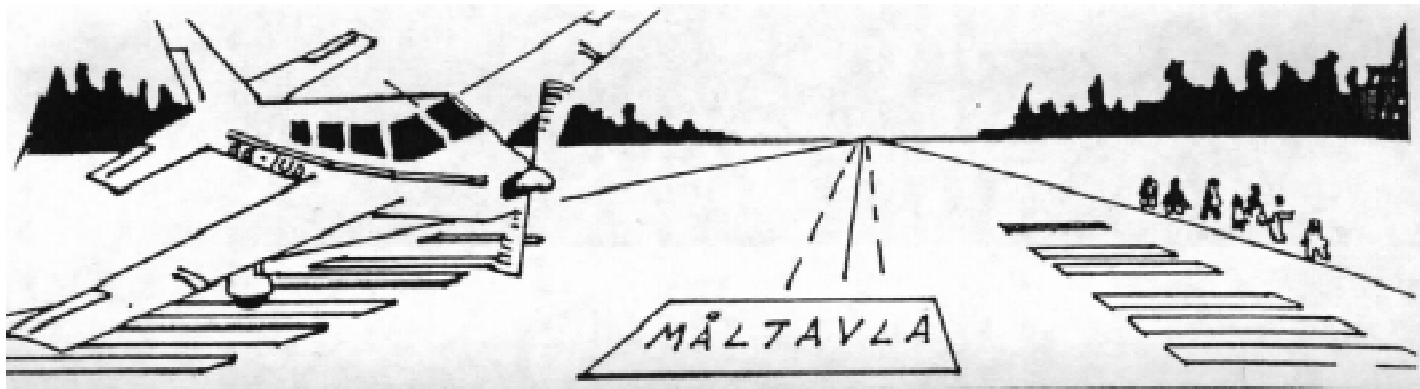
Diamond Aircraft visade flera av sina modeller, bl.a. Diamond Star.



Flightdeck på C17, fyllt med senaste sortens avionik, och HUD.



Dagens bredd på jetmotorprogrammet - allt från motorer stora som hus till små som dammsugare.



SAFARI-TÄVLINGEN 2001.

Tävlingskommittén inbjuder Er till årets upplaga av SAFARI-tävlingen. Vi brukar ju köra den på våren, med då var det mycket andra aktiviteter på gång, så vi tar den nu istället. Inte nog med det, vi har gjort den som en precisionstävling de senaste tio åren i rad, så i år kommer vi att köra den som RALLY, det får bli SAFARIRALLYT i luften, dock med närmare mållinje än Afrika.

Det som främst skiljer rally från precision är att man måste vara två ombord, man utför endast två landningar (i direkt anslutning till rundan), medan brytpunkter, dukar, foto och tidtagning fungerar ungefär lika, fast tidsprickarna är inte lika dyra som i precision. Under beräkningarna hinner man inte med allt, utan stor del därav måste utföras i luften och en brytpunkt kan definieras t.ex. som ett avstånd med ett givet gradtal från en viss punkt, antingen angiven i klartext eller som en koordinat, vilket gör att båda bör ha kunskap om grunderna i navigation.

Den här gången har vi tänkt göra det betydligt enklare, hyfsat om tid till planering och inte svårare än att nästan vem som helst skall kunna utföra en stor del av navigeringen. Det ska ju vara kul för alla, så ta med dig din fru, fästmö eller din kompis på det här. Det kommer att påminna om våra tidigare vår- och familjerallytävlingar som vi hade en gång i tiden på LFK.

Du behöver inte ha tävlingslicens men är bra att ha, eftersom det i den ingår en bra försäkring.

Löses via KSAK/FSM, tel: 08-7646095/96.

Som vanligt anslår vi ett par vakantplatser för efteranmälningar. (Erfarenheten talar).

DATUM: Lördagen den **1:e september**, med söndagen den 2:e som reservdag.

TIDER: Navigeringsberäkningarna påbörjas 08.00, med LFK:are först.

PLATS: SAAB-fältet, Linköping, med navigering över Östergyllen.

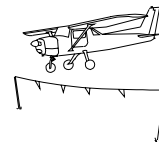
ANMÄLAN: Anmälningslista finns uppsatt i klubbhuset eller ring till mig snarast. Min sambo är "briefad", hon börjar kunna det här nu.

Adress: Gunnar Franzén, Lantmannagatan 9, 583 32 LINKÖPING.

Tel: 013-212846. (Även om Du har frågor).

Vi har bokat två cadetter samt lilla Cessnan, så om Ni vill flyga något annat så måste ni själva boka. Inbjudan har gått till klubbar och aktiva tävlare runt om i Svea Rike, så vi hoppas på god uppslutning. Vi har ju öppet hus också den här dagen, så det blir säkert ordentligt drag på t. Det är ju ett alldeles utmärkt tillfälle att ta med sina nära och kära ner till klubben, så att de ser vad vi sysslar med och samtidigt ut och flyga tävling. En liten familjefest alltså.

VÄLKOMMEN TILL EN TREVLIG DAG ÖNSKAR TÄVLINGSKOMMITTÉN, gm Frasse.



Aktuella landningstävlingarresultat

GRIPEN 1		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-05-21		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 300°/12 kt		Bana: 11	Tävlingsledare: Lars Östling													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
1	Lars Östling	IFX	-9		63	13		26	2		4	-9		63	156	1
3	Anders Wallerman	IFX	17		51	-26		200	-26		200	3		9	460	2
4	Peter Purin	KEN	-26		400	-26		200	-5		20	-6		42	662	3
2	Gert Eriksson	KEN	-26		400	-26		200	-17		68	-26		400	1068	4

GRIPEN 2		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-06-18		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 300°/7 kt		Bana: 11	Tävlingsledare: Gert Eriksson													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	IFX	1		3	0		0	13		26	-7		7	36	1
5	Peter Purin	Cadet	21		65	-5	2	170	2		4	21		65	304	2
1	Mats Modorato	Cadet	0		0	-26		200	-26		200	-5		35	435	3
2	Gaute Thomassen	IFX	12		36	46		200	46		200	2		6	442	4
6	Iver Hansen	Cadet	-17		119	-26		200	-26		200	-7		49	568	5
7	Gert Eriksson	Cadet	-26		400	46		200	46		200	6	7	400	1200	6
4	Björn Digre	Cadet	-26		400	-26		200	46		200	-5	7	400	1200	7

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!