



KONTAKTEN

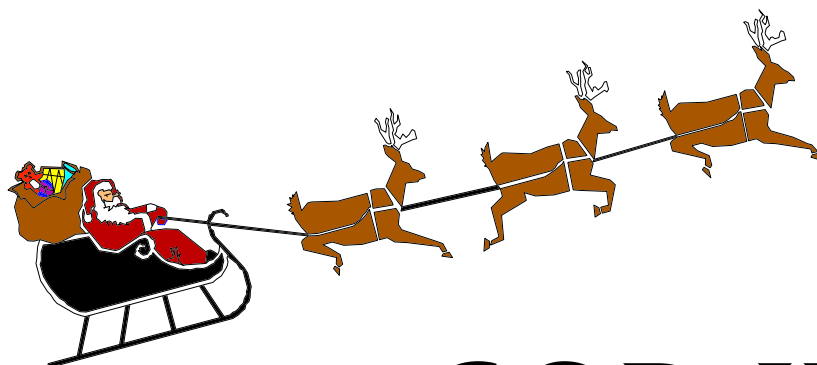
MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 6 2001



GOD JUL!



**Sänkta
flygtimpriser!** (Sid 4)

Linköpings Flygträff - LiFT! 16 feb. (Sid 12)



Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Redovisning av jour 2001 . . .	4
Klubbverksamheten	4
Sänkta flygtimpriser	4
LuFF-spalten	5
Marknadsföringsspalten . . .	5
Referat från allmänna klubbmötet	6
RTL - rese och tjänsteflyg i Linköping	7

Beslutade medlemsavgifter 2002	7
Kontaktens årskrönika 2001 . .	8-9
Utställning på frimärkets dag . .	10
Hangarfesten	10
På hästryggen i Anderna	11
LiFT! 2002	12
EAA AirVenture i Oshkosh	13-15
Tävlingskalender 2002	16
Aktuella tävlingsresultat	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. 1): 2/2

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 6

God Jul och Gott Nytt År alla läsare!

Nytt i Kontakten från och med detta nummer är att jag har slopat rutan med jämna födelsedagar. Detta dels då flera har kommit med önskemål att inte vara med i den eller inte tyckt det är lämpligt, dels för att risken är för stor att skriva fel.

Det nya året börjar med klubbflygträff på klubben (se Gerts klubbverksamhetsspalt sidan 4), Nattugglor och LiFT (se kallelsen på sidan 12), missa inte dessa!

Jag tycker att det gångna året för Kontakten har bjudit på ganska många inslag från medlemmar och det är roligt. Inför nästa år vill jag önska att ännu fler medlemmar bidrar! Det behöver inte vara mer än några rader och en bild från någon intressant händelse för att vara givande. Jag tar emot bidrag på alla sätt, allt från nedrafsade rader på servetter till färdig layout i datorn. Även synpunkter på tidningen är välkomna, bara skicka ett e-brev!

Manusstopp för Kontakten nästa år blir:

2/2, 30/3, 25/5, 3/8, 28/9 samt 23/11 - alla lördagar.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör



Snart har vi troligen en ny GPS i SE-KIT, Garmin GNS 430. Som en del redan har hört så finns det en gratis emulator som går att ladda ner från Internet. Den finns på den här adressen:

<http://www.garmin.com/products/gns430/>

Emulatorn innehåller en enkel panel där man anger flygplanets kurs, höjd och fart. Själva GPS-emulatorn har alla funktioner som den riktiga GPSen har inklusive en karta över hela världen med SIDA, STARar mm. Emulatorn har också blivit installerad på klubbens dator av Daniel Hoffman. Den finns också på CD om ni har problem med att ladda ner den från nätet (13 MByte).

Peter Purin

Ordförandens spalt



Så är vi återigen framme vid slutet av ett verksamhetsår. I detta nummer brukar jag summera de viktigaste händelserna under året. I år tänkte jag blicka tillbaka på de senaste fyra åren, under vilka jag har haft förmånen att vara ordförande.

Situationen för LFFK och klubbflyget i allmänhet var som bekant bekymmersamt med problem att rekrytera nya yngre medlemmar och minskat flygtidsuttag. 1998 var det sämsta året sedan 1960 med 2700 flygtimmar.

Under 1999 vände trenden för LFFK och därefter har vi haft ett bra flygtidsuttag särskilt nu när Decathlon kommit i drift. I den nya styrelsen 1998 blev vi snart överens om att en av förutsättningarna för att höja flygtidsuttaget var att vi skaffade oss en flygplansflotta som har förutsättningen att utnyttjas bättre än vad som varit fallet med våra båda MFI flygplan. Beslutet att byta ut MFI flygplanen till fördel för Super Decathlon baserades bl.a. på en enkätundersökning som genomfördes av Mats Warstedt och undertecknad, se Kontakten 1998/3. Svarsfrekvensen var god.

Här följer några axplock från enkäten. På frågan om medlemmarna skulle vilja flyga mer, så svarade 92 % ja. Av dessa skulle 69 % flyga mer om det var billigare, 38 % om klubben hade andra flygplan. Av dessa 38 % ansåg 54 % att klubben skulle ha ett bättre reseflygplan med full IFR, högre marschfart, bättre komfort och gärna avisning.

Vidare tyckte 42 % av flygplansivrarna att klubben skulle satsa på ett bättre flygplan för aerobatic, MFI 15 ansågs inte uppfylla kraven på ett bra och säkert klubbflygplan.

Önskemål om mera resor inom och utom Sverige fanns. 76 % av de svarande medlemmarna räknade med att ha kvar sitt certifikat om 10 år. Vidare framkom att klubben på olika sätt skulle kunna öka intresset genom en aggressiv marknadsföring.

Det fanns i och med enkäten ett omfattande material att arbeta vidare med åtgärder på olika områden, förutom förändring av

flygplansflottan. Bland annat så genomfördes ett första Öppet hus sensommaren 1998. En marknadsgrupp bildades genom Olle Backarps försorg som därefter marknadsfört klubben i olika medier såsom radio och TV. I mars 2000 anordnades en välbesökt tjejkväll. Vidare tog klubbens första hemsida fram.

Under 1999 så bildades LuFF Linköpings Universitets Flygförening vilka aktivt bidragit till att öka intresset bland den yngre generationen. 1998 kom även reseflyget igång på allvar igen. Årets långresa gick till tyska Rügen och 1999 besökte vi Tallin. År 2000 besöktes sedan den tyska ön Sylt.

1999 började Fred Lundqvist hjälpa oss med försäljning av reklamflyg. Ett släp köptes in och antalet timmar har därefter bara ökat. Dessa timmar ger ett bra tillskott till klubbens ekonomi.

LFFK är den andra största motorflygklubben i Sverige räknat på antalet flygtimmar näst efter Botkyrka FK. Detta innebär att det krävs en professionell teknisk och administrativ resurs för att hålla den dagliga verksamheten igång. Thor, Hans, Astrid och Carina ser till att det fungerar perfekt året runt. Det krävs dessutom heltidsanställda flyglärare för att bedriva en så omfattande skolverksamhet som vi har med 30 – 40 elever per år. Tillgången på flyglärare var i början av perioden ett problem både hos LFFK och i resten av Sverige. Under 1999 så anordnade LFFK genom Stures försorg en konverteringskurs för lärare som hade amerikansk behörighet vilket innebar att Jonna, Tommy och Jörgen kunde börja arbeta på klubben. En efterlängtat förstärkning särskilt som Rolle olyckligtvis tvingades sluta sin karriär som flyglärare p.g.a. sjukdom. Inom parentes så är det återigen glädjande att vi har 17 PPL respektive 22 IFR elever just nu.

Tävlingsflyget har också kommit igång på allvar igen och vi har haft stora framgångar. Klubben har fina traditioner och bl.a. på SM i Dala-Järna 1999 hade vi 4 deltagare där Mats Warstedt kom på 5:e plats för att sedan inta 1:a platsen 2000. Mats som sedan kommit 2:a i precisions-VM 2000 precis som han gjorde 1998 i Texas, USA. Dessa prestationer ger bra reklam för LFFK.

Sammanfattningsvis tycker jag klubben är på väg i rätt riktning och vi kan gott se framtiden an med tillförsikt!

God jul och Gott Nytt Flygår!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



När detta skrives har vi fortfarande inte sett till någon riktig vinter, men den kommer väl. Och då står vi bättre rustade än nånsin tack vare nya motorvärmarna till flygplanen. Troligen kommer dom att gå på timer mellan kl 04 och 12 varje dag, men kan också slås på och av vid behov med en strömbrytare alldeles innanför dörren från hangaren till verkstadsutrymmena.

Ta gärna med flygplanets motorvärmarsladd om du åker till främmande flygplats, ifall dom har strömuttag att erbjuda där. Kallstart

efter kall natt utomhus bör undvikas så långt möjligt.

Trafikledningen påminner om att väntläge Malmskogen ligger norr om järnvägen nordost om Tallboda tätort. Kolla att du inte

driver in över Tallboda när du ligger och väntar, håll gärna minst 1000 fot och inte höga motorvarv i onödan.

En tag in på nya året kommer GNS430 med IFR-godkänd GPS att installeras i SE-KIT. På datorn i klubbhuset finns en slags simulator där man kan prova de olika funktionerna. Det blir troligen också en kurs i area-navigering, som särskilt IFR-flygarna har nytta av. Vi planerar också ytterligare informationstillfällen för GPS-erna i övriga flygplan.

De gamla PFT-kursen har nu ersatts av s k H50P-kurs, i princip sista måndagen i februari, maj, augusti och november. Det är lämpligt att välja ett kurstillfälle i närheten av din PC eller flygtränig för förnyelse. Anmälningslista på klubben.

Årets troligen sista nya privatflygcertifikat "erövrades" av Liviu Patru. Gratulerar.

Gott Nytt Flygår 2002 !

Sture B

Redovisning av jourtid 2001!

Jourtjänstgöringen i år är redan granskad och godkänd för flertalet medlemmar. För några råder oklarhet om utförda insatser. Därför ombedes medlemmar med följande pilotnummer att redovisa utförd jourtjänst. Som bekant gäller 2001 att den som inte utfört jourtjänst eller alternativt arbete skall betala 1200:- (för 6 jour-poäng). Redovisning kan ske på papper till LFK expeditionen eller e-mailas till undertecknad.

127	221	302	409	527	607	704
152	259	331	468	553	628	734
159	291	365	475	564	670	737
176		370	483	590	682	778
199		398	498	598	685	794
					692	
					694	

Jourtjänsten 2002

Som tidigare meddelats i Kontakten skall ett nytt poängsättningssystem tillämpas för jourtjänstgöringen 2002. Poängtalen blir sammanlagt tre gånger större än tidigare, därför att den nya poängsättningen följer antalet jourtimmar. Dessutom breddas basen för jourtjänsten eftersom reducerad jourplikt införes för medlemmar som deltar i arbetsgrupper.

Den nya jourplikten är 18 poäng, och den reducerade jourplikten 8 poäng.

Avgiften för utebliven jourinsats är höjd till 1500:-

Jourpärmerna finns på expeditionen. Bokning av jourtid bör ske snarast så att kontinuitet kan upprätthållas efter nyår.

Information om jourtjänst för nya certinnehavare och andra kommer att ske den 14 januari klockan 19.00, plats LFK lektionssalen.

I anslutning till denna information ordnas också en kort handledning i användningen av flygplanens GPS.

Lennart Magnusson

lenmag@swipnet.se alternativt

lennart.magnusson@saab.se

GOD JUL

Klubbverksamheten

Nu under årets mörka period kan man ju passa på att utbilda sig, själv går jag på IR-kurs och skolar mörker. Ett tips!

Den 28 november hade vi allmänt klubbmöte på Flygets Hus där jag lade fram verksamhetsplan för 2002:

1. Den första klubbflygsträffen blir den 8 januari klockan 18.30. Då är det läge att placera årets klubbutflykter och jag tror att en resa till tyska Hohenhausen ligger bra till, deras klubb besökte ju oss i våras.
2. Den 14 juni Vårfest klockan 19.00. Program och matsedel meddelas senare. (Minns förra vår-festen med Erik Bratt-föreläsning o Iver Hansen komponerad Koldbord).
3. 31 augusti Öppet Hus. 2001-upplagan regnade i princip bort. Den tuffaste av de inbjudna piloterna startade i Nyköping med sin Yak-52:a och fick vänd i Gistad p g a molnbasen, det var han som kom närmast Linköping.
4. Den 26 september Hangarfest klockan 19.00. Sist grillade vi och tittade på Oally-filmen. Även här program senare.

På allmänna klubbmötet efterlyste jag förslag på aktiviteter vi kan ägna oss åt i klubbregi. Ett förslag framkom på mötet, en repris på GPS-kurs som vi hade för ett par år sedan. Bra! Återkommer nästa nummer om tid och plats. Men det finns så mycket annat vi kan göra men jag vill att du hör av dig om förslag, som ex besöka andra klubbar, resetips, föreläsning, fest osv osv till:

Gert Eriksson

013-77158

0702-489300

eller gert.eriksson@linkoping.mail.telia.com

Vi ses



Sänkta flygtimpriser!

Tack vare att bränslepriserna sänkts i två steg på senare tid kommer flygtimpriserna att sänkas vid årsskiftet. Klubben brukar alltid reservera sig för bränslepriset i flygprislistan, det är då rimligt att även följa med ner i pris när tillfälle ges. Sänkningen blir 30 kr för de fyrsitsiga flygplanen och Super Decathlon, samt 20 kr för Cessna 152 och Super Cub. Gäller U och SK, men ej SS på grund av ökade kostnader för instrumentering m m.

Kassören

På gång i LFK

Klubbflygträff	8 jan.
Mörkerträning	4 feb.
Nattugglan 1	11 feb.
LiFT!	16 feb.
Nattugglan 2	25 feb.
Nattugglan 3	4 mars
Årsmöte	20 mars
Gripen 1	29 april

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



"Hösten bjuder inte på många tillfällen att njuta utanför hemmets skyddande väggar. Det speglas också i LuFF:s aktivitetsprogram. Det är inte lika lockande att sticka iväg till Visby för att bada och sola eller vandra omkring i den mysiga staden. Det känns heller inte så tilldragande att flyga över till Visingsö, som under sommarhalvåret är ett helt underbart resmål med flyg, för att spela en runda golf. Dessa resmål får istället återupplevas i minnet under årets mörka del." (Johan Mårtensson, LuFF)

Ja, så kan det se ut i e-posten som skickas till våra medlemmar denna del på året och boven i dramat är vårt svenska kalla och blöta klimat... Vi i LuFF deppar dock inte för det, vi har massor av flygminnen från sommaren som fortfarande lever kvar och vi är redan i full gång med att planera vårens och sommarens aktiviteter. Dessutom surrar faktiskt även flygplanen då och då, vi flyger nu också även om resorna inte blir lika ofta och lika långa. Ett antal kvällsflygningar har hunnits med då flera nya LuFF-medlemmar har fått "prova sina vingar" samt även någon sväng till Stockholm och en annan till Kalmar.

Under hösten har flera av oss i LuFF ägnat sig åt att ta fram material som ska underlätta och säkra LuFFs framtid. Vårt arbete har handlat om att införa ett kvalitetssystem som bygger på att alla ansvarsposter i föreningen finns definierade. En process har också för att säkerställa att erfarenheterna från våra olika projekt dokumenteras. I praktiken handlar detta om att vi ska kunna lära oss från tidigare aktiviteter och hela tiden göra ännu bättre ifrån oss. Vi ska göra om det som var bra och inte gör om det som var dåligt. Vårt mål är att bli den mest populära föreningen på universitetet.

I LuFF arbetar vi kontinuerligt med marknadsföring. I vårt syfte står följande:

"LuFFs syfte är att förena studenter på Linköpings universitet som har ett intresse för flyg och fallskärmshoppning. Föreningen riktar sig även till studenter som är allmänt äventyrslystna och gillar att resa. LuFF består av såväl flygande som icke flygande medlemmar. Föreningen riktar sig till ALLA studenter på universitetet som letar efter en spännande och äventyrsfylld förening."

Med detta budskap vill vi nå ut till samliga studenter på universitetet. Alla ska veta

vad LuFF är och vad vi står för. Sen är det upp till var och en att avgöra om dem anser oss vara en intressant förening eller ej. För att förbättra våra marknadsföringskanaler ytterligare kommer vi nu att ta fram en LuFF-broschyr i färg som ska presentera vår förening på ett lockande sätt. Dessutom kommer vi att påbörja en inspelning av "LuFF-filmen", en reklamfilm om LuFF med inslag från såväl motorflyg, segelflyg och fallskärms-hoppning. Motorflyget kommer att få en kraftfull betoning i filmen eftersom det är denna sektion som ordnar flest aktiviteter. Filmen kommer att finnas i två versioner, en actionfylld kortversion för utställningar med mera, och en längre version som presenterar LuFF mer ingående. Vi hoppas på att ha färdiga filmer till och med sommaren 2002.

Vår marknadsföring kostar, som alla förstår, en del pengar och vi jobbar också kontinuerligt med att finna sponsorer till vår förening. Om du har förslag eller tips på lämpliga sponsorer får du gärna kontakta mig. Jag vet av erfarenhet att sponsring av LuFF ger rejäl avkastning, vi är experter på att lyfta fram företagsnamn i föreningen!

Sist men inte minns vill jag uppmärksamma alla LFKare på Linköping flygträff, Lift!, som kommer att äga rum lördagen den 16:e februari 2002 klockan 18.30 i Flygets Hus. Längre fram i detta nummer av Kontakten finns en lite mer detaljerad presentation av detta oslagbara vinterarrangemang. Jag kan redan här avslöja att kvällen kommer att bestå av ett spännande föredrag, god mat och trevlig underhållning in till småtimmarna. I år blir Lift ännu större, ännu bättre och ännu roligare! Missa inte detta! Det går att anmäla sig till Lift antingen via e-post (johma147@student.liu.se) eller nere i klubbstugan på anslagstavlan.

Till sist hoppas jag att alla får en riktig härlig jul.

God jul och Gott Nytt år på er alla!

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

Marknadsföringsspalten

Bifogat detta nummer av Kontakten finner du "Medlemsenkät LFK". Det är en undersökning som vi genomför som ett led i vår interna marknadsföring. Den interna marknadsföringen vänder sig, precis som det låter, till befintliga medlemmar. Syftet är ett ökat flygtidsuttag samt att alla medlemmar ska ha en positiv inställning till klubbens verksamhet. Mer information om undersökningen finner du på enkätens framsida – jag vill här bara påtala vikten av att alla fyller i och lämnar in enkäten. Oavsett om du flyger lite eller mycket är det viktigt att vi får in din enkät! Om t.ex. bara de som flyger mycket och/eller är engagerade i klubben fyller i enkäten blir resultatet statistiskt missvisande.

Den andra stora delen av vår verksamhet – som vi har delat upp den – är den externa marknadsföringen. Syftet med den är att få fler medlemmar och elever till LFK samt att folk (framförallt Linköpingsbor) ska ha en positiv inställning till flyg. Vi har nyligen genomfört en kompletterande marknadsundersökning (kompletterar den vi genomförde i våras) och resultatet kommer att utvärderas. Vi har undersökt hur "vanliga" människor uppfattar allmänflyg och om de känner till LFK samt hur de som går PPL- och IR-kursen kom i kontakt med klubben.

Jag har skrivit mycket om våra undersökningar, men vi tror att det är en mycket viktig grund att utgå ifrån när vi skriver den marknadsplan som vi ska ta fram till årsmötet. Som jag skrev i förra numret ska marknadsplanen användas vid all marknadsföring av klubben, så det är därför ytterst viktigt att den bygger på fakta och inte antaganden. Det är därför vi är så noggranna med att undersökningarna blir substantiella. Nu har vi dock kommit en bra bit på vägen och vi kommer snart att se resultat!

Daniel Hoffmann
Projektledare SMF
Tel: 013-27 40 03
E-post: danho367@student.liu.se

Referat från allmänna klubbmötet 28/11 2001

31 medlemmar samlades denna sena novemberkväll i Flygets Hus.

Ordföranden, Håkan Börjesson, inledde mötet med att sammanfatta verksamheten inom klubben under år 2001. En rad aktiviteter har genomförts under året såsom reseflygningar, studiebesök, öppet hus dag, föredrag och hangarfester. Marknadsföringsgruppen har gjort reklam för och marknadsfört klubben. Sex Gripen-tävlingar, fyra av sex Nattugglan-tävlingar samt KM & debutant-tävlingen har arrangerats och genomförts. Tre LFK:are deltog i precisionsflygnings-SM i Ludvika. Motorvärmare har monterats i samtliga våra flygplan och utöver vår ordinarie kursverksamhet har H50P-utbildningen startats upp inom klubben.

Sture Bjelkåker informerade om flyg- och skolverksamheten. Den något mindre uthyrningen, jämfört med föregående år, kompenseras med en mer omfattande skolverksamhet.

Utbildningsverksamheten går för högt tryck. 17 elever går höstens PPL-kurs och 21 piloter, från Lycksele i norr till Värnamo i söder, går IR-kursen.

Inom Östgötaflyg har det varit en omfattande reklamflygverksamhet under året.

Varje verksamhetsområde redogjorde därefter kortfattat för planerna inför nästkommande år.

Tävlingskalendern är fullspäckad. Sex Gripen, sex Nattugglan, KM & debutant-tävling (precisionsflygning) samt Safari-tävling (rallyflygning) är inplanerade.

Stationstjänstverksamheten präglas i hög grad av att man tar hand om ärenden i den takt de dyker upp. Uppvärmningen av den röda hangaren kommer att upphöra. Eftersom oljepannan är ur gammal behöver ett nytt uppvärmningsalternativ komma till stånd. Från och med årsskiftet får vi dessutom själva betala den el vi förbrukar (möjlighet finns dock att få elbidrag från Saab).

Inom jourtjänsten införs ett nytt jourpoängsystem där full jourplikt omfattar 18 poäng (i princip en poäng per jourtimme). Dessutom ska medlemmar i arbetsgrupper fullgöra reducerad jourplikt omfattande 8 jourpoäng.

Klubbverksamheten kommer att arrangera reseflygning, vårfest, öppet hus dag, hangarfest. Dessutom framkom förslag på GPS-aftnar, studiebesök (t ex SMHI) samt föredragskvällar.

Marknadsföringsgruppen kommer att genomföra flera undersökningar bland

medlemmarna för att få fram ett underlag att basera marknadsföringsaktiviteterna på. Dessutom kommer man att ta fram en marknadsplan för klubben. Naturligtvis genomförs även en rad marknadsföringsaktiviteter.

Kursverksamheten kommer att omfatta åtminstone två PPL-kurser, en på våren och en på hösten.

Det kommer att bli mycket IR-skolning under 2002 eftersom nästan alla de piloter som nu genomgår IR-teoriutbildningen också kommer att genomföra flygskolningen i klubben. Utöver Sture Bjelkåker kommer även Tommy Lindström, Jonna Johansson och Olle Backarp att vara IR-instruktörer. Det blir naturligtvis även en omfattande PPL-skolning under 2002. Förhoppningsvis kommer också avanceskolningen igång i början på året.

Inom Östgötaflyg fortsätter reklamflygverksamheten. Även en del rundflyg, foto-flyg och älgräkning förutsätts genomföras.

Sture Bjelkåker presenterade en flygtidsbudget för 2002. Denna flygtidsbudget omfattar totalt 3600 flygtimmar.

Styrelsen lade fram ett förslag på medlemsavgifterna för 2002. Förslaget innebär att medlemsavgifterna för ordinarie medlemmar och gästmedlemmar höjs med 50 kr medan medlemsavgifterna för stödjande medlemmar förblir oförändrade. Medlemsavgifterna för 2002 beslutades enligt styrelsens förslag.

Antalet medlemmar i LFK per 2001-11-28 ser ut enligt följande: 315 ordinarie, 61 gäst, 44 stödjande samt 7 hedersmedlemmar vilket totalt blir 427 medlemmar. Medlemsantalet de senaste fem åren ser ut enligt följande: 1996: 354 st, 1997: 366 st, 1998: 386 st, 1999: 414 st, 2000: 429 st.

Inför mötet hade det föreslagits ändring av stadgarna enligt följande: I § 3 Organisation stryks meningen "Styrelseledamot skall vara svensk medborgare". En enhälligt församling beslutade enligt förslaget. För att stadgäändringen skall kunna verkställas krävs dock även att samma beslut tas på klubbens årsmöte nästa år (detta enligt stadgarna § 9 Ändring av stadgarna).

Olle Backarp och Rune Carlsson valdes att representera LFK vid M-KSAK och KSAK årsstämmor under våren 2002.

Inför allmänna klubbmötet hade följande förslag inkommit till styrelsen:

""

Undertecknad föreslår att allmänna sammanträdet 2001-11-28 beslutar

att gruppen RTL, Rese- och Tjänsteflyg i Linköping, av allmänna sammanträdet får i uppdrag att undersöka möjligheterna till inköp av flygplan avsett för och lämpligt för resor. I uppdraget ingår:

- *att undersöka vilka flygplan som kan vara lämpliga med hänsyn till prestanda, utrustning, funktion och ekonomi, samt*
- *att undersöka vilka möjligheter som finns att täcka kapitalbehovet, vad gäller kontantköp, leasing, försäljning av flygplan i nuvarande flygplansflotta och andra sätt.*

Resultatet ska redovisas inför årsmötet år 2002.

*Johan Hammarström
Sammanställande, RTL*

""

Förslaget mottogs positivt. Det påpekades emellertid att RTL bör vara en intressegrupp inom LFK. Det är fritt för alla intresserade LFK-medlemmar att ansluta sig till intressegruppen RTL. Det påpekades och fastslogs att enbart medlemmar i LFK får vara med i behandlingen av frågor och ärenden som rör LFK. LFKs Styrelse skall meddelas vilka personer som ingår i RTL och LFKs styrelse skall också hållas underrättad om RTLs verksamhet och resultat under tiden fram till årsmötet.

Under mötet väcktes frågan om internetbokningssystem. Diskussionen kring denna fråga resulterade i såväl ett antal fördelar som ett antal problemområden som måste övervinnas innan flygplanbokning över internet kan realiseras inom klubben. Styrelsen arbetar vidare med ärendet.

Frågan gav också upphov till påpekande om att bokningsdisciplinen, oavsett bokningssystem, måste förbättras.

Frågan om krishanteringsgrupp inom klubben togs återigen upp. Arbetet med etablerande av en krishanteringsgrupp pågår fortfarande inom styrelsen.

Efter mötets avslutande fortsatte samvaron under intagande av smörgåstårter a la Gert, öl och kaffe.

Tomas Karlsson

RTL

Rese- och Tjänsteflyg i Linköping

I Linköping är vi många som tycker om att använda allmänflyget när vi ska någonstans, både privat och i tjänsten. Inte minst tänker jag på många av LFKs medlemmar som har eller tar ett I-bevis (IR) för att utöka möjligheterna med sitt flygande. I flygklubben finns det medlemmar som skolflyger, gör "stjärt-svängar", flyger avancerat och sist men inte minst reseflyger. Den sistnämnda kategorin har vuxit sig större med åren och flygklubben måste se till att hänga med i denna förändring och komplettera eller förändra sin flygplansflotta för att även tillgodose dessa piloters intressen.

Vi är ett gäng piloter som gillar att reseflyga som har startat en intressegrupp i syfte att främja rese- och tjänsteflyget i Linköping. Gruppen är öppen för alla, i synnerhet medlemmar i LFK. Gruppens namn är RTL vilket står för just Rese- och Tjänsteflyg i Linköping. Gruppen bildades i november 2001 och gruppen utgörs, i skrivande stund, av 20 personer, men vi räknar med att bli betydligt fler.

RTL ska i största samförstånd med flygklubben se över möjligheterna att införskaffa ett flygplan som bättre lever upp till de krav som en resepilot ställer i form av prestanda och utrustning. Ett införskaffande av ett reseflygplan i klubben betyder inte att man behöver göra några drastiska förändringar i flygplansflottan. Flygklubben har idag två Piper Archer som används för reseflyg, men dessa flygplan har stora begränsningar, både när det gäller prestanda och utrustning för att ta sig fram i dåligt väder. Vi vet att det finns flygplan som är ekonomiska att äga, med betydligt bättre prestanda och mer utrustning. Ett sådant flygplan behöver för den sakens skull inte vara särskilt svårflyget. Meningen är ju inte att man ska behöva vara "proffspilot" för att man ska kunna utnyttja flygklubbens flygplan.

Ett reseflygplan skulle kunna betyda mycket positivt för vår flygklubb. Bland annat så finns det goda förutsättningar att flygtid-suttaget ökar, eftersom fler flygningar skulle kunna genomföras i väderförhållanden som inte våra flygmaskiner idag ska flygas i. Ett flygplan som kan flygas i mer väder "fastnar" inte lika lätt, vare sig på hemmaplan eller på bortaplan. Förutom detta är det stor sannolikhet att vi lyfter in många resepiloter i vår flygklubb som idag inte anser att vi har några intressanta flygplan, och därför inte heller flyger i klubben. Jag har flera exempel på sådana personer, bland annat i RTL. Med ett mer avancerat reseflygplan skulle flygklubben stärka sin position både som flygskola och som flygplansuthyrare. Att bli medlem eller utbilda sig i en flygklubb där det finns ett reseflygplan blir ännu mer attraktivt, i synnerhet då det gäller piloter som skolar till, eller flyger med I-bevis.

På klubbmötet den 28/11 beslutades att man inom RTL kommer att genomföra en utredning för att undersöka vilka flygplan på marknaden som är intressanta för LFK samt ge förslag på finansiering av ett flygplan.

Vi vill att alla medlemmar som är med och stöttar denna idé ansluter sig till RTL genom att antingen skriva upp sig på anslagstavlan i LFKs klubbstuga eller kontakta mig enligt kontaktuppgifter nedan. Du förväntas inte lägga ner någon tid bara för att du går med i RTL och det kostar heller ingenting att ansluta sig. Det viktiga är att vi blir så många som möjligt som vill stå bakom främjandet av reseflyget i Linköping.

Med hopp om en ännu ljusare framtid för vår flygklubb!

Johan Hammarström

RTL-gruppen

E-post: jo-ham@sectra.se

Telefon: 013 – 12 47 12

Mobiltelefon: 070 – 481 00 09

Beslutade medlemsavgifter 2002

Födelseår	Ordinarie medlem	Gästande medlem	Stödjande medlem
- 1937	725:-	550:-	170:-
1938-1981	900:-	600:-	170:-
1982-1986	625:-	480:-	170:-
1987-	575:-	230:-	120:-

Kontaktens årskrönika 2001

Mycket händer på ett år, särskilt på ett aktivt klubbår som detta. Låt oss göra en tillbakablick med hjälp av några nedslag bland årets händelser!

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

- i bilden!

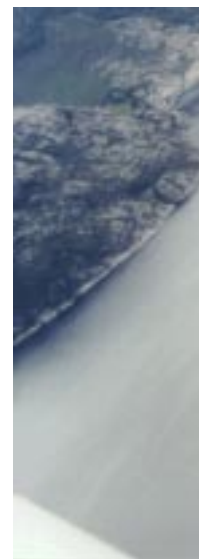
I februari hade 14 medlemmar överlevnadsövning i bassängen hos FMV på Malmen. Även detta år fick de medverkande en tuff omgång med flytvästar och livbåtar. Förhoppningsvis kan ännu en övning genomföras nästa år.



LuFF-gänget har fortsatt varit mycket aktiva, med flera resor med klubbens flygplan under året. Bland annat har de varit i Vemdalen och - Kroatien!



Till skillnad från förra året fick årets Oally som flera medlemmar deltog i bra väder. Oallyts deltagare betade av en mängd flygfält i södra Sverige.



På årsmötet valdes bl.a. Sven-Eric Larsson till ny hedersmedlem. Svem-Eric har bl.a. varit lärare i klubben. På bilderna tar Lars Östling emot ett tävlingspris, och kassören Stefan Sandberg redovisar ekonomin.



Försommaren bjöd på en riktig höjdpunkt i form av en flygdag på Malmen. Halvdant morgonväder minskade nog intresset något, men dagen blev ändå lyckad. LFK var närvarande genom att ställa ut LCU.





Alla årets planerade klubbutflykter blev av - och det är lite ovanligt. De började med en cykeldag på Öland för att känna på våren och fortsatte med bl.a. Barkarby, Stavanger och Siljansnäs. Stavangerutflykten bjöd bl.a. på strålande fjordflygning med att runda Preikestolen som höjdpunkt!



De traditionella festerna - vår- och höstfesten blev lyckade. Vårfesten blev särskilt spännande i och med att Erik



Bratt höll ett av sina som alltid trevliga föredrag om sitt flygarliv. Även värt att nämna är Gerts mat som varit något extra.

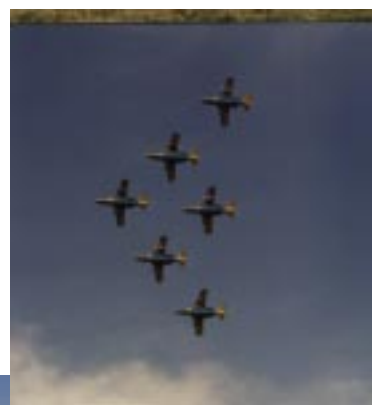


Det i särklass tråkigaste med året som gått är att så många speciella klubbmedlemmar gått bort. Claes Smith, Karl-Erik Gustavsson och Seve Barth - alla har de gjort stora insatser för klubben.



Mindre lyckat blev Öppet Hus som regnade bort fullständigt. Endast två besökande flygplan - och de var från Malmen. Ditflugna av LFK-medlemmar... Visserligen är det alltid trevligt för de som väl dyker upp, men Lars som gjort mackor hela morgonen fick inte direkt någon utdelning för det... Men det var kul att leka med fyrhjulingen Gert hyrt!

Ytterligare en flygdag - en hel helg faktiskt - bjöd året på - denna gång på Kungsängen. Även detta en lyckad tillställning, dock med lite lågt besökarantal. Även här var LFK närvarande med flygplan och utställning.



Utställning på frimärkets dag

Den 6:e oktober var det frimärkets dag i hela Sverige. Posten lanserade då nya frimärken med flygplansmotiv, och på önskemål från postkontoret i Gamla Linköping samarbetade LFK med LSKF med att arrangera en utställning och en tipsrunda. Tipsrundan med flygfrågor gick i en liten slinga runt torget, och utställningen hölls i en sal bakom handelsboden. Tyvärr var Gamla Linköping ganska dåligt besökt under dagen, så ganska få människor besökte evenemanget. Dock stod utställningen kvar under två veckor efter frimärkets dag, och har därför setts av fler.

Text & foto: **Anders W**



LSKF förevisade ett segelflygplan på innergården bakom handelsboden



Utställningen i en sal vid innergården visades under två veckor

Hangarfesten 2001

Den 27 september träffades ca 15 klubbmedlemmar och anhöriga på klubben för den årliga hangarfesten. I år hade borden flyttats in i värmehangaren p.g.a. det kyliga vädret. Gert hade fixat maten, grillad karre med bakad potatis och trattkantarellsås.

Mycket flygprat avhandlades under kvällen. Även en mycket välgjord videofilm från årets flygrally visades.

LÖ



På hästryggen i Anderna

Sveriges nationaldag det året tillbringade jag på hästryggen i Anderna! Vägen gick i serpenter längs bergssidorna, upp och ner, det gjorde hästarna obenägna att sätta av i galopp, en lycka för oss ovana ryttare. Vi skulle upp till Alto de los Idolos, en platå där den mäktiga Magdalena-floden gör en skarp krök, 3500 meter över havets nivå. Karavanen, ett drygt tiotal hästar med ryttare och packning, ringlar fram i sakta fart. Ibland gör några övermodiga sig omaket att mana på sina ökar varvid raden genast svarar och strax blir sjögången häftigare! Vi reser förbi små gårdar, finkas, större tiendas och de största haciendorna med omfattande markområden och många djur, hästar, får och nötboskap. Skogen och ångarna rymmer inte mycket vilt häruppe, knappast några ormar, lite harar och vilda katter s k tigrillos. Fågellätena är ovanliga för oss européer. En art ger ifrån sig ett låte, vilket påminner och en elektriskt driven sågklinga.

GOD DAG - ADJÖ !

Vi passerar en liten byskola byggd av lera på ramar av hönsnät. Det är bara taket som är tätt. Här samlas såväl unga som vuxna elever när det gäller att lära sig skriva, läsa och räkna. Var femte vuxen är analfabet.

Livet börjar tidigt i småbyarna. Redan före sju står man i gathörnen och pratar i väntan på att baren skall öppna så att man kan få sig en kopp kaffe eller en cerveza, det ljusta och svaga ölet. De flesta hälsar på oss, men det märkliga är att när vi säger Buenos Dias svarar de alltid Adios! Folket på landsbygden vandrar helst in till de större platserna. Avvaktar man den bussförbindelse som utlovas kan man få vara beredd på att vänta, för bussen, ja, den kommer när den kan. Tidtabell saknas helt, det kan bli på eftermiddagen lika gärna som i gryningen.



En gammal tant och ett barnbarn på en marknad bland indianerna i Ecuador.

Vita kors med färska blommor eller ett par vaxljus står tätt längs vägen. Här har någon förolyckats, oftast ihjälkörd av motortrafiken. Pablo, Sanchos, Evita, Emma och många fler har dött på den smala väg som mest liknar ett uppkört sår i den grönt kuperade naturen.

När ytterkanten av körbanan efter regn rasar ner i avgrunden, skär man bara ytterligare en bit in i den mjuka bergsidan med en bulldozer, så är vägen framkomlig igen!

STORA OMVÄGAR.

Andernas kraftiga kullar avtecknar sig med klara konturer i den rena luften. De ojämnt skurna topparna liknar sinuskurvor och ger skuggor som geometriska figurer långt nere i dalarna. Då och då möter vi en mjölkbil. Den far fram som en ambulans och tutar hela tiden intensivt för att få fri passage. Mjölken surnar fort i värmen och varje minut är dyrbar. Bilvägen mellan olika platser häruppe är nog fyra till fem gånger längre än fågelvägen, så krokigt är det! Uppför, nedför och runt, runt, runt i en oändligt svängande karusell. På de verkligt smala ställena har ett fordon bara en halv meter att ge på till bråddjupet. Tio till tolv mil är en vanlig dagsetapp med motordrift på dessa vägar. Höjden över havet varierar och med den odlingarna, vilka består av stora bananträd, ibland tillsammans med kaffe, majs, kakaoträd, apelsin och ananas. Där det är blött odlar man ris på vattensjuka åkrar. De svarta husgrisarna behärskar suveränt gårdspanerna och vägkanterna. De ser ut att ha en inbyggd radar, för de vet exakt när de senast måste gå ur vä-

gen för att inte fastna på bilarnas kofångare... Under en rast frågar jag vår colombianske färdledare: - Amigo, har hästarna fått vatten? Si Senor, men er häst har belönats med kallt öl!!!

ÅSKVÄDER.

Fram emot eftermiddagen kommer åskan, och det är inte vilket åskväder



Ett gäng kaninjägare på 4000 m höjd i Anderna.

som helst. Det liksom väller in från öster, samlar sig, varnar och så är ovädret över den oskyddade raden av djur och människor! Det multrar, dånar och brakar. Blixtarna klipper som stora ögonlock bakom en molnvall, de slår vertikalt och horisontellt och lyser upp synranden varvet runt. Och så regnet. Himlen öppnar sig och det blir mörkt som på natten. Vattnet skvalar på oss, igenom våra kläder och rinner in till och med i våra kameror. Nederbörden övegår efter en dryg timme i duggregn som lägger sordin på allt liv. När vi så börjar att närma oss vårt mål drar regnet undan, dimmorna i dalarna får stora hål och molnen bryts av ljusblå sjöar, vilka blir allt större. Till slut är det åter klar himmel!

BYTESSYSTEM.

Vi skall bo i en gammal kvar från år 1565 och här får vi varm banansoppa med kött och grönsaker. Bygatan är av jord liksom golven i de små butikerna. När några främlingar kommer hit, och det är inte alltför ofta, samlas unga som gamla utanför kvarnen för att sälja sina alster, små sirligt utskurna konstföremål av apelsinstenar. Man är mycket vänlig men nyfiken och stolt över att bli fotograferade. Besökare betyder arbete, affärer och pengar även för folk i Anderna, där annars ännu det gamla bytessystemet sinsemellan tillämpas. Man ser ut att uppskatta oss när vi svarar Suecia på frågan varifrån vi kommer. Men inte för att vi är svenskar, för var Sverige ligger vet ingen, men därför att vi inte representerar någon gammal kolonialmakt som USA, England eller Spanien

VÄLKOMMEN ÅTER:

Tidigt nästa morgon skall vi iväg. Det ljusnar inte förrän vid sextiden och då kommer kocken över kostigarna på en tiöväxlad racercykel. Gryningen är vindstilla och kyrkspiran sticker upp genom de tunna slöjorna av dimma. Det är blått i



Tre poliser på 125 c/c mc på stranden i Colombia.

bergen och tunna rökar stiger här och där på avsatserna. Kreaturen går oroligt fram och tillbaka på sluttningarna i spänd väntan på mjölkningen. Gårdagens regn har gjort vägarna till en lervälling så att till och med hästarna föredrar dikeskanterna. Människorna från landet är på väg in till byn. Klädseln är alltid densamma. Svart hatt och den rutiga ponchon samt matcheteken kniven dinglande vid bältet. Den är outhärdlig och används till och med som lie på fälten. En beväpnad vakt med hund har suttit på en stol utanför dörren till vår kvarn hela natten, men på landet finns det inte mycket att frukta för en besökare, här är människorna lugna och vänliga. Det är i storstäderna som problemen finns, där brottsligheten och gerillan samlas.

När den terränggående bussen svänger runt det sista hörnet och vi lämnar den lilla byn bakom oss och med denna det väldiga Anderna, hälsar man med händerna i luften. - Adios amigos, kom snart tillbaka, för här är luften frisk att andas och livet i väntan på döden uthärdligt att leva!

Ulf Wiberg

LiFT! 2002

Linköpings FlygTräff

Lördagen den 16 februari 2002

Klockan 18.00 i Flygets Hus

LuFF, Linköpings universitets FlygFörening, anordnar för tredje året i rad Sveriges enda flygträff som förenar motorflygare, segelflygare, fallskärmschoppare och flygintresserade studenter!

Linköpings FlygTräff har blivit en **succé** och vi fortsätter självklart traditionen även i år!

Detta är ett unikt tillfälle att få möta människor från andra flyggrenar. Vi kommer att servera en **god middag** varefter en trevlig **flygpub** kommer att ordnas.

Under kvällen kommer vi även att bjuda på ett mycket intressant **föredrag**! Vem som blir årets föredragshållare meddelas senare.

ALLA LFKare med vänner är hjärtligt välkomna till denna härliga tillställning!

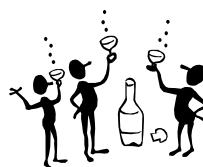
Anmälan görs på anslagstavlan på klubben. Listan kommer att tas ned den 11 februari 2002, som är sista dag för anmälan. Priset är **endast 140 kronor** för hela kvällen (inkl. mat och dryck).

Om du inte hittar till **Flygets Hus** så finns karta och vägbeskrivning under "Hitta oss!" på LuFFs hemsida: www.studorg.liu.se/luff/

Vid frågor, ring **Johan Mårtensson** på **013-13 50 90** eller **0736-87 70 30**. Det går också bra att maila till **info@luff.studorg.liu.se**



Väl mött på LiFT!



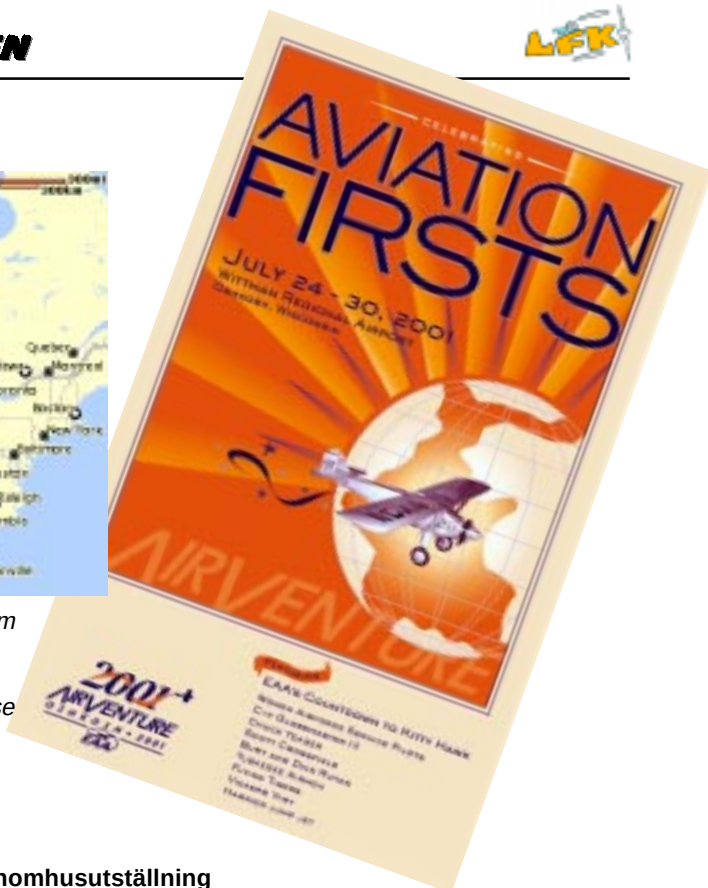
EAA AirVenture i Oshkosh

EAA:s stora huvud-fly-in - AirVenture - i Oshkosh i USA samlar en stor mängd flygplan, utställningar, marknader på en plats. Detta års AirVenture var jag där för första gången, och vill gärna förmedla några intryck.

EAA:s stora AirVenture på Wittman Regional Airport i Oshkosh i USA är bland det största som finns, det har man hört. Men jag blev ändå häpen när jag kom dit. Hela första dagen gick åt till att bara gå runt och gapa, och försöka få en överblick av vad som fanns att se. Fyra stora hangarer med montrar där massor av företag förevisade och sålde flygprylar. Utomhusutställningar där alla tillverkare av allmänflygplan, byggsatser, motorer etc fanns. Hela åkrar fulla med experimentflygplan, gamla krigsflygplan, veteranflygplan. Flyguppvisningar. Föredrag. Allt!



Oshkosh ligger en bit norr om Chicago, nära Milwaukee. Körde dit på tre dagar från New York, och kunde bl.a. se Niagarafallen på vägen.



Några dagar besöktes AirVenture av två B1 som gjorde överflygningar. Mycket buller, och ibland bildades koner av kondens runt planen, som visade att de balanserade på ljudvallen.



C-17 i lågfartspassage över två Corsair på marken. Minuterna efter att bilden togs startade Corsairerna motorerna och taxade förbi så nära att jag kunnat ta i vingspetsarna.

Inomhusutställning

I fyra stora hangarer fanns mängder med handlare och utställare. Här kunde man köpa allt man som pilot och flygplansägare behöver. Instrument, avionik, reservdelar, verktyg, pilottillbehör - allt. Alla de stora företagen som t.ex. Garmin, Jeppesen, Icom, Aircraft Spruce, Gulf Coast Avionics, Lycoming, Becker m.fl. fanns där och hade stora lager med prylar med sig att sälja. Mycket av det upplevde jag till ganska mycket bättre priser än i Sverige - trots dollarkursen. T.ex. headset och avionik. Köpte själv en liten bärbar flygradio till vad jag inbillar mig var en tusenlapp lägre pris än hemma. Behöver man många prylar kan man nog spara in en del av resekostnaden?

Utomhusutställning

Utomhusutställningen var fylld med allmänflygplantillverkare som t.ex. Cessna, Piper, Diamond Aircraft, American Champion, Europa Aircraft, Jabiru och byggsatstillverkare som t.ex. Van's Aircraft, Lancair, och motortillverkare m.m. Därmed fanns det också mycket nytt och ovanligt att se. T.ex. var det flera som sålde flygmotorer baserade på bilmotorer. Många byggsatser fanns också att se och provsitta, en del av dem ganska underliga. Bland spännande trender hittar man FADEC och dieselmotorer för småflyget.

Flyguppvisningar

Naturligtvis höll flyguppvisningarna extremt hög klass. Några av dagarna började de med överflygning av ett par B1B, som i nära överljud visade upp en "ljudvallsträtt" av kondens följt av en massa buller. Därefter en kavalkad av unika flygplan och luftakrobatik. T.ex. var det första gången jag sett en Catalina i luften. Givetvis visade flera aerobaticss upp sig, t.ex. Patty Wagstaff och Nikolai Timofeev. Man visade flygracing och hur det går till i Reno (dit vill jag också! Nån som följer med?). Och mycket mer!

Och när man trodde man sett allt, kommer det en B17 med eskort av flera Mustangs och Spitfires i ett fingerat bombanfall med explosioner på marken och allt. Två av Mustangerna spakades av förare som flög dem under kriget.



Första gången jag sett en Catalina i luften.

Bäst tyckte jag nog ändå om en Sea Fury vars pilot flög den sortens luftakrobatik jag gillar bäst - mjuka svepande manövrer i hög fart. Detta dessutom till musik ur Fantomen på Operan - också det bland mina favoriter.

Flygplansutställning

Flygplansutställningen bestod av c:a 2500 utställda flygplan, och upptog därmed stora åkrar. Vilken njutning att bara promenera runt bland dessa unika flygplan, och upptäcka spännande individer att titta närmare på. Många av planen är med i uppvisningarna, så man får många tillfällen att se de motorköra och taxa. Med få undantag kommer man planen helt nära, och ofta kan man tala med ägarna. Man får också se allting runt omkring, t.ex. stod jag och tittade på när ägaren till



Denna B17 flögs eskorterad av Mustangar och Spitfire. Ett par av dagarna gjordes även fingerade bombanfall med massor av pyrotekniska effekter på marken.



Skall man verkligen fylla på 100LL i en F-86? Ägaren, t.v. om tankbilen, tyckte tydligen det.



Vissa utställda flygplan hade fantastiska motorrum. I detta fanns inte en endaste oljefläck!



Nikolai Timofeev gjorde strålande uppvisningar. Roligt att ha sett honom i verkligheten. Alla medverkande visades upp för publiken med denna bil.



Min favorit på uppvisningen - Sea Fury.

en F-86 Sabre tankade den med 100LL, vilket i mina ögon verkar heltokigt. Någon frågade varför han gjorde så, och fick till svar att fotogenen behöver blandas ut med bensin för att fungera bra. Är det någon som kan något om gamla jetmotorer som kan berätta hur det är? Hursomhelst hällde han i bortåt 2000 liter!

EAA's museum

I anslutning till utställningsområdet har EAA en byggnad med sitt högkvarter. Byggnaden rymmer även ett rätt stort mycket sevärt museum där många EAA-anknutna föremål med mera visas. Inträdet till museet är inkluderat i inträdet till AirVenture, och det går bussar i skytteltrafik dem emellan. Eventuellt tar jag med några bilder från museet i ett senare nummer av Kontakten.

Workshops

Trots allt är AirVenture ett forum för hembyggare, och det märks i de workshops som anordnas. I dessa får man lära sig allt möjligt om flygplansbygge, det fanns workshops för att lära sig klä med duk, att bearbeta plåt, att svetsa rör och annat. Bara att stå och titta på är lärorikt.



Det fanns flera "workshops" där man kunde lära sig olika tekniker vid flygplansbygge. Här förevisas hur man klär en vinge med duk.

Föredrag

Varje dag arrangeras en serie föredrag man kan gå på. Jag lyssnade bland annat på föredrag om NASAs allmänflygmotorprojekt, flygning med F18 utanför utprovad envelopp, och på ett om planer på att driva flygplan med bränsleceller.

På kvällen, efter uppvisningarnas slut, hölls lite mer lättsamma föredrag i närheten av campingen. Här kunde man höra bl.a. Chuck Yeager berätta om att bli nedskjuten av tyskar och att flyga genom ljudvallen, astronauter om att docka med Mir, och Bertrand Piccard om att slå rekord med ballong. Dessa föredrag passar särskilt bra att gå på om man bor på campingen.

Att bo

Det finns förstås många ställen att bo på i närheten, de flesta fullbokas redan året innan. Själv bodde jag tillsammans med ett par kamrater i tält på Camp Scholler, den stora campingplats som ligger i anslutning till flygfältet. Campingen är stor nog att aldrig bli full, ändå bor där bortåt 40000 personer... Campingen är väl dimensionerad vad gäller duschar etc, och det råder en gemytlig stämning. Många besökare klumpar ihop sig med sina jättehusbilar runt något gemensamt, t.ex. deras lokala EAA-chapter. Campingen går alltså bra att bo på, i alla fall om man har tur med vädret som vi hade. Det sägs att campingen ibland har blivit en lervälling i regn, så kanske man bör försöka bo på annat ställe ändå...

Jag besökte AirVenture under fyra dagar, vilket givetvis var för lite. Jag hade inte hunnit se allt om jag så hade varit där hela veckan. Jag hann t.ex. inte med sjöflygplansområdet och ultralättområdet. Stora delar av de tillresta flygplanen han jag heller inte se. Vilket förstås bara gör att man vill komma dit fler gånger.

Oshkosh - omygosh! Dit vill jag snart igen. År 2003 kanske, året då det blir 100-årsjubileum av bröderna Wrights flygning? Det blir nog något extra då. Vem hänger med?

Läs mer på www.airventure.org, det är en mycket bra sajt.

Text & foto: **Anders W.**



I loppmarknadsområdet fanns allt att köpa. Varför inte köpa ett höjdroder till ett gammalt bombplan? Det kunde man göra i detta tält.



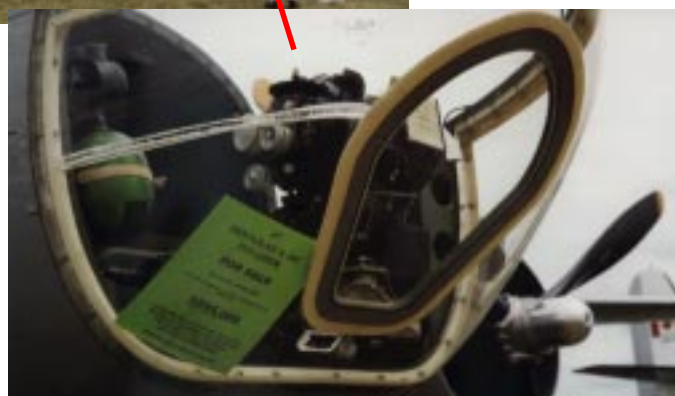
Ett exempel på många enormt fint restaurerade flygplan. Gissa vad anordningen ovanpå vingen är?



Ytterligare exempel på spännande flygplan att se.



Notera till-salu-skylden! Vi kanske skulle köpa in en så'n här till klubben?



Tävlingskalender 2002

Februari

4 Mörkerträning
11 Nattugglan 1
25 Nattugglan 2

Mars

4 Nattugglan 3

April

29 Gripen 1

Maj

4 KM & debutanttävlingen
13 Gripen 2
18 Safarirallyt (Rallyflygning)
27 Gripen 3

Juni

10 Gripen 4

September

2 Gripen 5
14 Gripen 6

Oktober

28 Mörkerträning

November

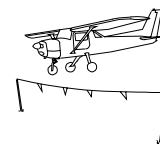
4 Nattugglan 4
18 Nattugglan 5

December

2 Nattugglan 6



Aktuella landningstävlingresultat



GRIPEN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum:		5) Otilåten motoranvändning 6) Otilåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind:		Bana:	Tävlingsledare:													
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	Iver Hansen	KMH	-2		4	-20		80	-4		16	15		45	155	1
4	Lars Östling	IFX	-2		4	0		0	4	6	200	5		15	229	2
5	Anders Wallerman	IFX	18		54	<-25		200	8		16	1		3	273	3
2	Gert Eriksson	KMH	-2		4	<-25		200	7		14	17		51	279	4
6	Peter Purin	KMH	-18		126	<-25		200	-9		36	18		54	316	5
1	Gaute Thomassen	IFX	>45		400	17		34	>45		200	>45		400	1034	6

GRIPEN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-09-26		5) Otilåten motoranvändning 6) Otilåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 270°/4 kt		Bana: 29	Tävlingsledare:													
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.
2	Lars Östling	IFX	0		0	1		2	3		6	1		3	11	1
6	Gert Eriksson	KMH	-1		7	-9		36	-9		36	0		0	79	2
5	Anders Wallerman	IFX	19		57	<-25		200	-5		20	14		42	319	3
4	Gaute Thomassen	KEG	-12		84	-23		100	>45		200	8		24	408	4
3	Lars Theodorsson	KMH	24		65	-20		100	<-25		200		7	400	765	5
1	Peter Purin	KMH	<-25		400	<-25		200	>45		200	43		125	925	6

GRIPEN 6		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-10-21		5) Otilåten motoranvändning 6) Otilåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 0		Bana: 11	Tävlingsledare:													
Start		Fpl	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
nr	Pilot	SE-	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	IFX	2		6	7		14	3		6	13		39	75	1
5	Henrik Ejderholm	KII	-14		98	10		20	-6		24	19		57	199	2
4	Gert Eriksson	KII	24		65	>45		200	12		24	9		27	316	3
1	Rune Carlsson	KEG	-5		35	<-25		200	<-25		200	7		21	456	4
6	Peter Purin	KII	-3		21	13		26	34		70	0	7	400	514	5
2	Håkan Börjesson	KII	<-25		400	>45		200	43		90	10		30	720	6

Santa and the FAA

Santa Claus, like all pilots, gets regular visits from the Federal Aviation Administration (FAA), and it was shortly before Christmas when the FAA examiner arrived.

In preparation, Santa had the elves wash the sled and bathe all the reindeer. Santa got his logbook out and made sure all his paperwork was in order.

The examiner walked slowly around the sled. He checked the reindeer harnesses, the landing gear, and Rudolph's nose. He painstakingly reviewed Santa's weight and balance



calculations for the sled's enormous payload. Finally, they were ready for the check-ride. Santa got in, fastened his seatbelt and shoulder harness, and checked the compass. Then the examiner hopped in carrying, to Santa's surprise, a shotgun.

"What's that for?" asked Santa incredulously.

The examiner winked and said, "I'm not supposed to tell you this, but as part of the test, you're gonna lose an engine on take-off."

