

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2002



Hjälp till att hitta skogsbränder! (Sid. 6)

Nästa klubbutflyktsträff den 26 feb. i klubbhuset! (Sid. 5)



Provflygning av Super Dimona (Sid. 12)



Kallelse till årsmöte 20 mars kl. 18:30 på Flygvapenmuseum (Sid. 6)

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Seve Barth	3
Klubbverksamheten	4
Safaritävlingen 2002	4
Handhavandekurs för GPS . .	4
Marknadsföringsspalten . . .	5
LuFF-spalten	5
Skogsbrandflygbevakning . .	6
Kallelse till årsmöte	6
Den flygintresserade bondhustrun	7

Städning i komplementregistren i GPS	7
Utredningsgruppen för reseflygplan informerar	8-11
Fly-In på Eksjö-Ränneslätt	11
Provflygning av HK36 Super Dimona	12-13
Öppet Klubbmästerskap 2002 . .	13
Besök på U.S. Air Force museum .	14-15
Aktuella landningstävlingresultat	16

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@bonetmail.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 2): 30/3

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 04

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 1

Detta nummer av Kontakten är ovanligt välfyllt för årstiden. Det blev till och med så trångt att jag fann mig tvungen att minska typsnittet på några av bidragen för att få plats. Jag hoppas inte det blir för litet - synpunkter välkomnas! - funkade det kommer jag att använda det mer i fortsättningen för jag hoppas på en årgång mer välfylld än någonsin detta år.

Notera gärna att jag har bytt e-postadress, den nya står i spalten t.v.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Hemsidesnytt

Det är ganska vanskligt att varna för datorvirus. Ofta har det skickats runt felaktiga varningar i stora mängder, så att varningen självt nästan kunnat betraktas som ett datorvirus - ett som sprids frivilligt. Minns exemplet med varningen för "love letter", varningen gick ut på att man inte skulle öppna brev med "I love you" i ärenderaden. Till följd att ingen vågade skriva sådana mejl, för att de inte blev lästa - och alla som förstod att varningen var trams skickade alla sina brev med en sådan ärenderad bara på pin kiv.

Jag vill dock ändå skriva en virusvarning. Anledningen är att det grasserar en typ av virus nu som mycket väl kan dyka upp på epostlistan, eller i flygklubbens dator, till exempel.

Den typ av virus jag avser skickar ut epost från den infekterade datorn till adresser det hittar i den personliga adresslistan i epostprogrammet. Viruset skapar en klämmig text och skickar med en körbar fil som bilaga. Kör man bilagan, infekteras datorn. Eftersom brevet skickas till adresser i kontaktboken kommer mottagaren oftast att känna igen avsändaren, och lita på att denne skickar något pålitligt.

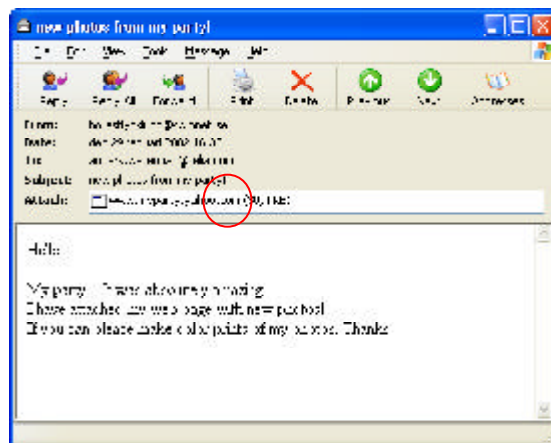
Se exemplet till höger, vilket jag fick från Borås flygklubb (jag är visst med i mångas adressböcker...). En skojig text om bilder från en fest, och det frestas man ju verkligen att se!

Hur skall man skydda sig, då? Det gamla vanliga rådet om ett bra antivirusprogram gäller givetvis, men sedan skall man vara enormt försiktig med att öppna bilagor. Uppenbarligen även från kända avsändare! Men det blir ju lite väl opraktiskt, så ett sätt är att noga kolla bilagans filtyp (inringad på bilden). Filtyperna com och exe, t.ex. är absolut förbjudna att öppna, då de betyder att bilagan är en programfil. Notera hur det i exemplet ovan ser ut att vara en internetadress! Det faktum att texten är på engelska är också en ledtråd. Bäst är att ringa avsändaren och kolla, så vet man. Var det ett virus, får avsändaren också reda på det.

Men vet inte avsändaren att datorn skickat ett brev? Nej, det finns funktioner i framför allt Outlook som gör att program kan skicka brev utan att det märks. Ta formuläret för anmälan till epostlistan på klubbens hemsida till exempel. Prova att fylla i det, då genereras ett mejl som åker iväg. Titta sedan bland dina skickade mejl - syns ingenting! (Provar du så skriv nåt trams som namn - mejlet går iväg till mig, så jag inte registrerar något felaktigt...)

Vad jag ville säga med detta är, att kommer det brev med bilagor via epostlistan, eller till klubbens dator, var ytterst försiktig! Observera också, att det bara är Sture & co som får använda epost på klubbens dator!

Anders W.



Ordförandens spalt



fylld av elever som håller på att ta ett hägrande instrumentflygbevis. Flygverksamheten var intensiv där bl.a.

Ett nytt år ligger framför oss och säsongen närmar sig med stormsteg. Jag kommer just i skrivande stund söndagen den 4:e februari från en trevlig flygtimme över vårt fagra Östergötland. Temperaturen var ca +15°C med strålände solsken och det kändes som våren kommit på allvar. Nåja något bakslag kommer säkert innan våren är här på allvar. Väl tillbaka på klubben så kunde jag konstatera denna söndag att lektionssalen var

ett av flygplanen var ute på ett uppdrag i FFK:s regi (havsövervakning).

I övrigt har planeringen inför årets reseflyg startat. Rese- och Tjänsteflyggruppen har kommit igång och vill diskutera olika alternativ med styrelsen. Ni kan ta del av delar av materialet som gruppen tagit fram redan i detta nummer. Ytterligare information för medlemmarna kommer att ges på årsmötet. Frågan kommer därefter behandlas av den nya styrelsen och eventuella beslut att utöka eller byta delar av flygplansflottan kommer därefter att tas samtidigt som hänsyn kommer att tas till vårt långsiktiga behov av samtliga flygplanstyper.

Det rör på sig i klubben, det börjar märkas att säsongen närmar sig!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Trots det ganska usla vädret i januari flög vi i januari budgeterade 100 tim så när som på 1 tim. Och på hela 2002 blev det 3530 tim lika med 30 tim över budget. Skolningen börjar nu åter få upp farten, såväl för PPL, mörker och IR. Sammanlagt är ett 40-tal elever under utbildning.

När detta skrives är SE-KIT på väg hem från Eskilstuna med nyinstallerad GNS-430 GPS/NAV/COM. För IFR-flygare som vill använda det nya hjälpmedlet för Area

Navigation blir det obligatorisk utbildning, men även för VFR kan man ha stor nytta av satellitnavigeringstekniken. Även för GPS-erna i Cadet-erna, som just håller på att uppdateras, är det utbildning på gång. Även du som inte är så väst intresserad av detta sätt att navigera, bör av flygsäkerhetsskäl åtminstone lära dig ett par grundläggande funktioner. Jag tänker då närmast på funktionen att snabbt få fram avstånd och riktning till de 9 närmaste flygplatserna, samt funktionen för Present Position (aktuellt läge) så att man kan ange exakt latitud och longitud om man t ex skulle få driftsstörningar mitt över Östersjön.

En ny PPL-kurs börjar tisdag 19 mars kl 18.30, intresset verkar lovande, men det finns fler platser att värva elever till. Teorikursen för IFR-flygning enligt JAR-FCL börjar lida mot sitt slut, inte mindre än 18 IR-elever är anmälda till de omfattande proven i april, som numera omfattar hela 7 ämnen. Går allt bra ordnar vi troligen en ny IR-kurs med start i oktober 2002.

Som godkänd FTO-flygskola har vi krav på "kvalitet-system" för uppföljning av verksamheten. Styrelsen har bestämt att systemet ska användas för hela LFK och Östgötaflygs verksamhet. Det innebär bl a att du som pilot bör fylla i en s k avvikelserapport (finns i dagbeskedspärmen), så fort det inträffar något slags problem, stort eller litet, som har minsta flygsäkerhetsanknytning. Rapportera hellre en gång för mycket än för lite, det tjänar vi alla på.

Vecka 28, 29 och 30 är tyvärr Saab-fältet helt avstängt, även för LFK-flygningar, på grund av omfattande åtgärder vid banan. Vi förbereder "utlokalisering" till Malmén eller Norrköping/Kungsängen, så att flygverksamheten kan fortgå på bästa sätt även under denna dessa veckor.

Den 21 april är LFK värd för en av KSAK Motorflygförbundets återkommande styrelseträffar för Östra distriktet.

Med hopp om en god flygsäsong 2002 med våra fina flygplan och hyfsade flygpriser.

Sture B

Seve Barth

Seve har gjort sin sista landning.

För oss i Linköpings Flygklubb innebär Seves bortgång en stor förlust, både i hans egenskap av god kamrat och flygare. Han hade med sin stora erfarenhet och sitt stora engagemang blivit något av en självklarhet för klubben. Han lade ned massor med arbete på klubben, arbete som inte alltid syntes men som krävs för att allt ska fungera. Att t ex landningstävlingar och somrarnas skogsbrandflygningar kunde genomföras, var till stor del Seves förtjänst. Utan stora åthävor och alltid vänlig lyckades han få allting att gå i lås.

Som flygare var han den man såg upp till och trots sin i flygsammanhang höga ålder återfanns hans namn alltid bland de främsta vid alla landningstävlingar. Vi, som fylkades vid banan när en tävling pågick, hade alltid Seve som en naturlig samlingspunkt och även fast han själv var med i tävlingarna, var han alltid beredd att dela med sig av sina erfarenheter och ge goda råd.

Han var en sann förebild för de unga piloterna i klubben.

Vi saknar Seve och hans ande kommer länge att sväva över flygklubben.

Lennart Angvik

Klubbverksamheten

Gott nytt flygår.

Jag har några saker att delge er även i detta nr.

För det första: Glöm inte att förse våra små flygvänner med flygbränsle, det behöver dom så här års.

För det andra: Missa inte "Enkel handhavandekurs för GPS" med början den 4 mars. Ernst Persson håller i trådarna, tillsammans med några GPS-kunniga LFK:are. Läs Ernst ruta här i bladet.

Sedan mån den 25 mars, Maria bebådelsedag, Vår fru dag, Våffel-dagen, har Ernst Persson lovat att hålla våffeldagen varmt på klubben mellan 9-16. Och då måste ju jag lova att ta vid på eftermiddagen till kvällen. Våffel-dag. Skriv upp det!

Och så har vi LFK:s Klubbutflykter. Det som är bokat nu är vår 1:e maj kortage som nu går till Lidköping därifrån tar vi bil/buss till Läckö-slott som är huvudmålet för vår resa, med tillhörande guidning, och om tid och lust tillåter rundar vi Vänerna via exempelvis Säffle och Karlstad.

Nästa en-dagars utflykt tar vi den 25-maj (en lördag). Då lutar det nog åt Kalmar där de har fynd från regalskeppet Kronan på Kalmar länsmuseum, vidare har vi Kalmar-slott, som var en central punkt under stormakts Sverige.

Övriga en-dagarsförslag för tillfället är Ölanda, mellan Byxelkrok och Bödåsand. (Då ska vi väl ha badvarmt i vattnet.)

Mariehamn: Utomlands!

Säve: Göteborg.

Mora: I fädrens spår och Carl Larsson.

Sunne: Selma Lagerlöf, Mårbacka.

En fler-dagarsutflykt passar bra veckan efter midsommar, (sista veckan i juni). Och varför inte Hohenhausen, ja ni vet klubben som besökte oss i våras med 12 flygplan. Den ligger mellan Hamburg och Bremen, jag skulle tipsa på att det tar ca 4,5 timmar dit. Och då skulle vi åtminstone ta med oss alla våra flygplan, Tycker ni inte det?

Övriga flerdagars förslag är. Danska småöar: Praktiskt med småflyg att hoppa från ö till ö. Hemavan: Det är alltid trevligt att flyga i ett tredimensionellt landskap, rekreation i form av bl a fjällvandring i Kungsleden.

Finland: Juväskylä mitt i Finland har ett flygmuseum.

Estland: Pernu med bl a Narva.

Lettland: Riga med bl a gammal svenskbygd.

Det var allt från mig.

Hälsningar Gert Eriksson

Eh, vadå: "förse med flygbränsle"? Ja, det vet i fåglarne.

SAFARI-tävlingen 2002

Hej alla flygar- och tävlingsentusiaster och välkomna till en ny tävlingssäsong.

Från början hade vi tänkt oss att Safaritävlingen i år skulle utföras som en rallytävling och det skulle ha blivit på pingstaften. Rally skiljer sig från precision, främst då genom att man i rally är två i flygplanet, en pilot och en navigatör/spanare. Det arrangeras inte så mycket rally i Sverige, men i Skåne har man hållit på lite grand, främst då på Ljungbyhed. Hur det kom sig att vi jag skulle göra en rallytävling av Safarin vill jag nämna lite närmare. Jag hade ytterst små möjligheter att tycka något vid det tillfället då det begav sig, tillika min 50-årsdag. Mats Warstedt höll ett litet tal, och inför alla så avrundade han med att vi skall köra Safaritävlingen som rally och som gräddde på moset så gav han mig som 50-årspresent en tjock lunta med reglerna för rally, naturligtvis skriven på kansli-engelska och självfallet utan kommentarer.

Nåväl, nu visar det sig att Jönköping Flygklubb i år skall svara för SM i precision och det blir då på Visingsö. Av det skälet kommer inte den årliga Stjärntävlingen att köras. Därför har jag från flera håll i landet fått önskemål att göra Safarin som en precisionstävling och helst den dag Stjärntävlingen skulle ha gått. Avsikten är att få en bra träning inför SM och jag vill ju att LFK representeras också.

Det är ju för de tävlande som man lägger banor, så jag har givetvis tillgodosett deras vilja och behov.

Boka in SAFARITÄVLINGEN Lördagen den 1:e juni, på SAAB-fältet.

Du vet väl att du som är debutant i tävlingssammanhang får flyga gratis!!!

Inför det här, behöver jag precis som vanligt ett antal funktionärer, så vill du ställa upp på det så är jag tacksam och känner du på dig att jag kommer att höra av mig, så boka in datum redan nu.

Jag återkommer senare i Kontakten med kallelse till tävlingen.

Med tävlingshälsningar, **FRASSE**

Enkel handhavandekurs för GPS

Att använda GPS vid navigeringsflygningar underlättar, om inställningar kan göras säkert, snabbt och tveklöst. I annat fall utgör GPS-användning bara en belastning. Men med en del träning kommer snart rutinen. Speciellt vid flygning i dålig sikt, på låg höjd, över hav eller annan enformig terräng samt i mörker kan GPS-navigering vara en "livlina" man helst inte vill vara utan. Den operativa ledningen i LFK rekommenderar därför piloter, som är tveksamma till att använda GPS, att delta i denna introduktionskurs, som handlar mest om övningar. Genom att deltagarna själva får göra inställningar på apparaterna under en handledares överinseende sparas en del tid jämfört med att själv läsa sig till förfarandena i de "degiga" manualerna.

Deltagarna delas in i grupper om 8 deltagare med 3 handledare. Vid varje kurstillfälle får 4 deltagare bekanta sig med Garmin GPS 55 (portabel för SE-KEG, -KIT och -IUD), medan övriga sitter i 2 st Cadeter och övar på Bendix/King GPS KLX 135A. Sedan sker ett byte efter halva lektionstiden.

Anmälan görs på deltagarelista anslagen på LFK.

Grupp 1 mån 4 mars 2002 kl 19:00 - 21:00

Grupp 2 tors 7 mars 2002 kl 19:00 - 21:00

Grupp 3 tis 12 mars 2002 kl 19:00 - 21:00

Medför gärna koordinaterna för favoritstället, t ex sommarstugan, så förs de in SUP-registret som övning och kan sedan användas för en kommande självständig GPS-provflygning.

Avgiftsfri kurs. För ytterligare information kontakta Ernst Persson eller Lennart Magnusson.

Ernst Persson



H50P-kurs

Passa på att gå nästa PFT-kurs, tillika H50P-kurs den **25 februari!** Mycket intressanta och lärorika diskussioner utlovas!

Våffeldagen måndagen 25 mars

LFK bjuder på våfflor med "ekosylt" och handvispad "sprättgrädd" kl 9-20. Vid dubbeljärnet pilot nr 589 & 567

Marknadsföringsspalten

Mycket intressant! Så skulle man kunna sammanfatta resultatet av de undersökningar som vi nu genomfört. Rapporterna är ännu inte färdiga, men jag kan här avslöja ett litet smakprov.

Medlemsenkäten besvarades av ca 100 medlemmar. Deltagandet kunde ha varit sämre, men det skulle samtidigt kunna ha varit betydligt bättre. De som fyllde i enkäten gjorde det noggrant och efter mycket eftertanke. Vi har fått många kommentarer och förslag till förbättringar i klubben. Ett stort tack till alla er som fyllde i enkäten! Alla förslag kommer att diskuteras och analyseras ingående.

Undersökningen bland människor på stan har givit oss en stark grund att bygga marknadsföringsstrategin på. Undersökningen gick ut på att ta reda på vad folk visste (eller trodde) om allmänflyg. Bland annat visar resultatet att de flesta tror att det är betydligt billigare att ta cert än vad det verkligen är (ca 20 000 kr). Samtidigt tror folk att det är dyrare att flyga när man väl fått sitt certifikat än vad det kostar i verkligheten. En tur och returreisa till Visby trodde många kostade flera turen kronor per person (4 pers i planet).

Undersökningen bland elever på PPL- och IR-kursen visar vilka som tar cert respektive tar I-bevis, vilket är mycket viktigt att veta när vi ska ta fram klubbens marknadsplan.

Ovanstående undersökningar kommer att redovisas mer utförligt i nästa nummer av Kontakten.

Daniel Hoffmann

Projektledare SMF

Tel: 013-27 40 03

E-post: danho367@student.liu.se



Idag, tre år efter starten, har LuFF hunnit utvecklas till att bli en av universitetets största föreningar med nästan 400 medlemmar. Genom åren har fler och fler engagerade medlemmar anslutit sig för att göra LuFF till den förening vi är idag. Vi fortsätter givetvis att bli bättre, i LuFF är förbättring en ständig punkt på dagordningen! Målet är att bli den största och mest populära föreningen på universitetet och vi har goda möjligheter att uppnå dessa mål.

LuFF har givit mycket till många. Massor av studenter på universitetet har fått en ny hobby; något att förgylla sin fritid med. Allmänflyget har fått en organisation som lockar fler unga att börja flyga. Flygklubbarna i Linköping har fått en marknadsföringskanal på universitetet. Flertalet företag har hittat en ny samarbetspartner för att marknadsföra sig själva bland studenterna. Och sist men inte minst, vi piloter får dela med oss av vår underbara hobby!

2002 kommer att bestå av massvis av LuFF-aktiviteter! När detta nummer av Kontakten kommer ut har nog Lift (Linköpings flygträff) redan ägt rum. I nästa nummer utlovas ett reportage från denna enastående kväll! Planeringsgruppen för Lift var i år större än någonsin och det kom med all sannolikhet att märkas under denna tillställning; aldrig har vi haft ett så fullspäckat och fartfyllt program som i år. För er som missade det kan jag bara säga som jag brukar, missa INTE nästa års flygträff! Lift är till för alla er som

tycker flyg är skoj och vad vore inte bättre än att träffas under så trevliga former som under denna kväll; ett riktigt flygarpartaj!

Onsdagen den 6/2 hade LuFF sitt årliga aktivitetsplaneringsmöte nere på LFK. Under detta möte fick medlemmarna själva vara med och avgöra vilka aktiviteter som ska utföras och när de ska äga rum. Eftersom inte detta möte har ägt rum i skrivande stund kan jag inte rapportera resultatet från det, men jag återkommer om detta i nästa nummer av Kontakten.

Jag vill nu avsluta denna LuFF-spalt och påbörja detta flygår med ett välkänt flygcitat från Leonardo da Vinci. Jag tycker dessa ord är ett bra sätt att förklara vad flyg egentligen betyder för oss entusiaster. Citatet har faktiskt kommit att bli en slogan i LuFF, den pryder bland annat förstasidan på vår hemsida på Internet.

Once you have tasted flight, you will forever walk the earth with your eyes turned skyward, for there you have been, and there you will always long to return.

Med hopp om ett fantastiskt flygår!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

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

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

Telefon: 013-12 47 12

Årets klubbutflykter

Miss inte nästa planeringsmöte för årets klubbutflykter den 26 februari!

Bokat är:

Lidköping och Läckö slott 1:a maj

Kalmar och regalskeppet Kronan 25:e maj

Förslag:

Göteborg/Säve

Mora med I fädrens spår och Carl Larsson

Sunne med Mårbacka och Selma Lagerlöf

Hodenhagen i Tyskland

Danska småöar

Hemavan

Finland och museet i Jyväskylä

Estland/Pernu

Lettland/Riga

Skogsbrandflygbevakning



Vill du hjälpa till med brandflyget i sommar? Det är nu dags att planera säsongens aktivitet. För att ersätta avgångar, behöver vi flera nya piloter.



Positionsangivelser sker i "Rikets Nät"

Bevakningen pågår maj t.o.m. augusti, och vi flyger varje dag som SMHI meddelar hög eller mycket hög brandrisk. Du får ett antal dagar på en jourlista, då du tjänstgör som pilot eller spanare.

Pilot måste ha minst 100 tim. total flygtid och vara väl influen på Super Cub och/eller Cessna (våra Cadeter är ju som du



Ledning av brandfordon sker med räddningsverkets radio

vet oftast upptagna av skolning). Godkänd utbildning är obligatorisk för alla deltagare. Utbildningen omfattar genomgång av kartmaterial,

Kallelse



Till: Årsmöte i LINKÖPINGS FLYGKLUBB.
När: Onsdagen den 20 mars 2002 kl 18.30 (**OBS tiden!**).
Var: FLYGVAPENMUSEET (**OBS platsen!**).

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Fråga om mötet utlyst i laga ordning.
3. Godkännande av dagordning.
4. Val av ordförande till mötet.
5. Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
6. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse.
7. Redovisning av klubbens räkenskaper.
8. Revisorernas berättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
10. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
11. Val av klubbstyrelse m m enligt följande:
 - ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorssuppleanter
 - valberedning
12. Förslag till stadgeändring
 - Förslaget (tidigare beslutat på allmänna klubbmötet) innebär att stycket "Styrelseledamot skall vara svensk medborgare" under § 3 Organisation stryks ur stadgarna.
13. KSAK:s årsstämma.
14. Övriga frågor.
15. Mötet avslutas.

Styrelsen

lägesangivning, hantering av radio m.m. Uttagning av förare sker i samråd med motorflygchefen.

Är du intresserad av att hjälpa till i en viktig och samhällsnyttig verksamhet, meddela mig på tel. 013-65331, mob.

073-057 08 81 eller lägg en lapp i min låda på exp.

Per Persson
 Brandflygansvarig
 (Foto: **Mats Modorato**)

Den flygintresserade bondhustrun

På senhösten 1972 flög jag i charterbolaget Air Trader Sweden, och varje lördag hade vi en charter fram och tillbaka med Beirut som mål. Vårt plan, en Vickers VC 952 tog cirka 140 passagerare, men vi var sällan fullsatta. Flygtiden till Beirut över öststaterna tog cirka sex och en halv timme, därefter tankning och samma väg tillbaka till Arlanda, en lång arbetsdag.

Vi brukade, när vi inte tog en kort lunch- eller middagspaus, lämna fritt tillträde till cockpit för intresserade passagerare. Vid ett tillfälle kom en av värdinnorna fram och berättade att man hade en gammal dam där bak som sade sig vara mycket flygbiten och gärna ville komma fram och besöka oss, två piloter och i regel en mekaniker. – Javisst, var så god! En liten seg gumma uppenbarade sig, men stannade genast i dörren till förarkabinen, slog ihop båda händerna med en fullt hörbar smäll och ropade: - Oj oj vad knappar och klockor ni har att hålla reda på, men jag kan tro att det är precis som med nya traktorn därhemma på gården, det går bra så länge man inte rör någonting !

Så berättade kvinnan att hon första gången fått en flygresor som present när hon fyllt jämna år. - Jaha, och var någonstans var det, frågade jag ? - Jo, det var på flygplatsen i Kallinge och sommaren 1960. Såvitt jag kom ihåg var jag den ende som hade B-certifikat och fick flyga rundflyg vid den tiden just på F 17:s flygplats, tänkte jag.



Vickers VC9 Vanguard för 130 pass. under stopp i Beirut.

-Vem var det då ni flög med? Jo, det var en tokig pilot som jag tror hette Wiberg, men han är alldeles säkert död för många år sedan !

Jag ville emellertid inte förstöra den goda historien genom att tala om vem jag var, så den gamla damen gick ut ur cockpit minst lika vis som hon kom in. Men, livet har trots allt sina goda stunder!

Text & Foto: **Ulf Wiberg**

Städning i komplementregistren i GPS

I våra GPS:er Garmin 55 och KLX 135A (i Cadeter) har lagrats en del USER- resp SUPLEMENT-punkter med åren. De navigeringspunkter som med säkerhet inte har aktualitet har nu raderats. Följande punkters aktualitet är osäker. De piloter som har önskemål om att vissa punkter i listan inte skall raderas, ombedes att meddela detta till Ernst Persson, pilot nr 589, senast 15 mars. Därefter stryks övriga punkter.

SE-KMH	SE-KII	SE-KEN	Garmin 55
AMY Åmynningen	FIR FIR-gräns Åland	SJOT vid N Vi	BX Boxholm
BX Boxholm	HAAP Finsk	MSKOG Malmskog	ECO1 vid Sylt
EISI	HOG Ödeshög		GELB dansk
EIS2	LOTOR Lotorp		GG Gotska sandön
EKE vid Gryt	MAST vid Barkarby		INTE dansk
G N Gotska sandön	RIX vid Riga		KRS estnisk
MJ Mjölby	TRAN Tranås		LO dansk
NAT estnisk	VIM Vimmerby		LOKS dansk
OHG Ö Harg			MALM Malmskogen
TH Trehörna			MOKN vid Eksjö
			SOV norsk
			SP dansk
			RBU norsk
			TUAA dansk

På gång i LFK

Nattugglan 2	25 feb.	Gripen 1	29 april	Några övriga aktiviteter utanför LFK:	
Klubbutflyktsmöte	26 feb.	Klubbutflykt till Lidköping	1 maj	Barkarby Fly-In	31 maj- 2 juni
Nattugglan 3	4 mars	KM 2002	4 maj	SM i precisionsflyg på Visingsö	14-15 juni
GPS-kurs	4/7/12 mars	Klubbutflykt till Kalmar	25 maj	Fly-In i Eksjö	6 juli
Årsmöte	20 mars	Safaritävlingen	1 juni	Senaste utgåvan av på gång-listan finns alltid bland klubbens hemsidor!	
Våffeldag	25 mars				
KSAK-möte i Linköping	21 april				

Utredningsgruppen för reseflygplan informerar

Som jag skrev i förra numret av Kontakten har det startats en intressegrupp för att främja reseflyget i Linköping. Gruppen kallar sig för RTL (Rese- och tjänsteflyg i Linköping) och utgörs av medlemmar i LFK. Under det sista klubbmötet år 2001 presenterade RTL ett förslag om att en utredning av reseflygplansköp skulle påbörjas. Förslaget mottogs positivt och RTL beslöt efter mötet att bilda en utredningsgrupp för att ta fram lämpliga förslag om flygplansköp till årsmötet 2002.

Syftet med denna utredning är att vi dels ska ta reda på vilka krav man behöver ställa på ett reseflygplan i klubben (utifrån vad medlemmar samt tekniskt och flygoperativt expertis inom klubben anser). Utöver detta ska utredningen ta fram olika intressanta flygplansalternativ som finns på marknaden. Utredningsgruppen kommer också att, tillsammans med berörda personer inom LFK, ge förslag på finansiering för att köpa ett flygplan.

Utredningsgruppen för flygplansköp består av sju LFK-medlemmar. Gruppen representerar de reseflygande medlemmarna i LFK på ett mycket bra sätt. Vi medlemmar som är med i gruppen är piloter som har ett varierande flygtidsuttag per år och mycket skild flygerfarenhet. Vi i gruppen utnyttjar klubbflyget mycket olika, några av oss flyger väldigt ofta och har relativt mycket flygerfarenhet medan andra flyger betydligt mer sällan och har mycket ringa flygerfarenhet. Vissa har som målsättning att flyga längre turer, medan andra hellre håller sig nära hemtrakterna. Gemensamt har vi att vi gillar att resa med klubbmaskinerna och att vi också tycker att klubbens flygplan inte motsvarar de krav vi ställer på ett flygplan som effektivt och säkert ska kunna utnyttjas till resor. Vi har i gruppen ägnat oss åt att diskutera flertalet frågor som är mycket viktiga att beakta innan vi tar ställning till vad vi ska föreslå LFK;

Hur mycket får det egentligen kosta att flyga ett reseflygplan? Hur mycket kommer flygplanet att utnyttjas? Vilka medlemmar kommer att vilja utnyttja ett reseflygplan och vilka krav ställer de på ett reseflygplan? Vad ska man utrusta ett reseflygplan med för att det ska gå att utnyttja effektivt? Vad ska flygplanet ha för prestanda? Vad är viktigast av alla ovan nämnda faktorer? Vad är minst viktigt?

Ja, frågor som dessa har vi nu tampats med under två månaders tid. Vi har försökt göra rimliga antaganden, frågat experter i och utanför klubben samt framför allt diskuterat det internt i gruppen där det också finns mycket erfarenhet och expertis.

Vi har kommit en bra bit på vägen i utredningen, men vi är inte på något sätt färdiga ännu. Vi har hunnit utreda vilka egenskaper som karakteriserar ett reseflygplan, samt prioritera dessa olika egenskaper. Dessutom har vi hunnit påbörja en genomgående flygplansutredning där vi analyserar olika intressanta alternativ och ställer dem mot varandra. I denna artikel tänkte jag presentera lite övergripande vad vi hittills har kommit fram till. Vill du ta del av det fullständiga materialet eller komma med synpunkter på det du läser är du välkommen att kontakta oss i utredningsgruppen (via mig).

Vill medlemmarna ha ett flygplan som är bättre lämpat för reseflyg?

I förra numret av Kontakten bifogades en enkätundersökning från klubbens marknadsföringsgrupp för att ta reda på hur vår flygklubb tillgodoser medlemmarnas behov och krav. En fråga som ställdes var huruvida flygplansflottan överensstämmer med våra medlemmars behov och det visade sig här att så många som var tredje medlem ansåg att vi behövde ett flygplan som var bättre avpassat för reseflyg. Känt för dessa medlemmar var också att de flög relativt mycket; åtminstone 10-30 timmar per år i klubben, men ofta mer. Enkätundersökningen håller i skrivande stund på att analyseras och sammanfattas och det fullständiga resultatet kommer att publiceras i nästa nummer av Kontakten. Redan nu kan vi dock utläsa att det finns ett stort intresse för reseflyg i LFK. Med tanke på att flygklubben idag har 8 flygplan och så många av våra medlemmar anser att vi också borde ha ett flygplan som är bättre avpassat för resor, råder det inget tvekan om att vi måste uppdatera vår flygplansflotta. Frågan är dock med vilket sorts flygplan och det är detta vi avser att komma fram till genom denna utredning.

Flygplansköp i en flygklubb

Att köpa ett flygplan till en flygklubb är inte en enkel uppgift, särskilt inte till en stor klubb som LFK där det finns många intressen att tillgodose. Många av LFKs medlemmar varierar mycket både när det gäller flygerfarenhet och antalet timmar man flyger per år med klubbens flygplan. Väldigt många av våra medlemmar utnyttjar klubbflygplanen till att resa på ett eller annat sätt. Det behöver inte vara en lång resa för att det ska betraktas som reseflyg. De aspekter vi tittar extra noga på när vi analyserar flygplansmarknaden är komplexitet, kostnad, prestanda och utrustning. Dessa faktorer måste vägas mot varandra, oturligt nog finns det inget flygplan som får det bästa betyget på alla dessa kriterier.

Komplexitet

Ett klubbflygplan får inte vara för svårflugat. Flygplanet måste ha tillräckligt "snälla" egenskaper för att det ska kunna utnyttjas även av piloter som inte har så mycket flygerfarenhet. Att köpa ett flygplan som ställer för stora krav på piloten är inte att föredra i en flygklubb. Detta eftersom det får negativa konsekvenser på flygsäkerhet och ekonomi. Flygsäkerhetsmässigt blir det farligare att flyga ett svårflugat flygplan, i synnerhet då många av piloterna har ringa flygerfarenhet. Ett svårflugat flygplan lämnar mindre utrymme för att rätta till misstag. Ett svårflugat flygplan skulle medföra ett lägre flygtidsuttag i klubben samt få konsekvenserna att färre medlemmar flög flygplanstypen. Detta skulle i sin tur få negativa ekonomiska konsekvenser.

Självklart kommer ett reseflygplan inte vara lika lättflugat som våra skolflygplan. Att hantera ett infällbart ställ och en ställbar propeller är något man måste vänja sig vid som reseflygare, men detta är ingenting som är onödigt svårt. I och för sig finns det flera alternativ idag när man slipper dessa mekanismer och ändå får reseflygsegenskaper. Flera medlemmar har dock

som ambition att stega vidare och lära sig nya saker och därför ser vi det inte som onaturligt att ha ett flygplan som är något mer komplext. Ett sådant flygplan passar nämligen utmärkt som ett steg-2 flygplan när man har flugit ett antal timmar efter avklarad certifikatutbildning.

Kostnad

När vi analyserar kostnaden för ett flygplan tittar vi dels på de fasta kostnaderna, främst i form av kapitalkostnader, men också på de rörliga kostnaderna i form av bränsleförbrukning och tekniskt underhåll. För att ett flygplan med höga kostnader ska få rimliga hyrpriser måste det utnyttjas tillräckligt många timmar per år. Därför är det en viktig kalkyl som vi gör. Får flygplanet högre timpris än våra maskiner vi har idag måste det också vara utrustat på ett sådant sätt och ha en sån prestanda som motiverar medlemmarna att välja detta flygplan när de ska reseflyga.

Prestanda

Vad menar vi då med ett reseflygplan? I utredningsgruppen definierar vi ett reseflygplan som ett flygplan har den räckvidd, lastkapacitet och fart som krävs för att man ska kunna transportera sig själv och sina passagerare så säkert och effektivt som möjligt. Ett reseflygplan är utrustat på sådant sätt att det möjliggör flygning i de flesta väderförhållanden, helst även då det råder risk för åskaktivitet och isbildning.

Räckvidden är något som är särskilt viktigt för oss piloter som flyger IFR. När man planerar en IFR-flygning ställs det höga krav på att man har tillräckligt med bränsle, inte bara när man kommer fram till sin planerade destinationsflygplats, utan man måste även kunna ta sig till sina alternativflygplatser med tillräckliga reserver. Detta gör att exempelvis en Piper Archer får en mycket kort räckvidd för oss som flyger IFR. Ett flygplan med god räckvidd ger både säkerhet och ekonomi. Dels är det säkrare att ha goda marginaler när man kommer fram till flygplatser, med en Archer har man sällan goda marginaler om man flyger till en lite mer avlägsen flygplats. Dessutom är det billigare om man slipper ta omvägar för att mellanlanda. De flesta av de flygplan vi tittat på har en räckvidd på mellan 700 och 1100 nautiska mil plus bränslereserver vilket är en klar förbättring mot dagens flygplansflotta.

Lastkapacitet är också en viktig aspekt för ett reseflygplan. När man reser vill man gärna kunna stoppa in hela familjen och ha med sig tillräckligt med bränsle för att även klara av lite mer motvind än väntat och ett extra långt väntiläge innan landning. Vissa av de flygplan vi har tittat på kan man fylla alla stolar i maskinen med genomsnittligt 80 kg tunga personer och sedan fylla upp tankarna helt och hållet utan att några begränsningar överskrids.

Farten är också en egenskap som man vill förbättra om man köper ett reseflygplan. Dock anser vi att farten inte är lika viktig som de ovan nämnda faktorerna. Farten ger oss fördelar främst i form av driftsekonomi, ett lite snabbare flygplan (men inte för snabbt) blir ofta billigare per kilometer att bruka än de lite långsammare. Dessutom möjliggör farten att vi kan ta oss till ställen som vi annars kanske inte hade flugit till

för att det tar för lång tid. Annars är fart någonting man inte behöver stirra sig blind på när man utreder flygplan. Med tanke på att våra medlemmar sällan flyger väldigt långa sträckor har vi inga stora behov av ett väldigt snabbt flygplan. Om vi sen ser till att flygklubbens medlemmar faktiskt gillar att samla flygtid finns det heller ingen anledning att ha en för snabb källa. Att flygplanet som vi köper kommer att bli snabbare än våra Piper idag råder det dock ingen tvekan om, faktum är att det faktiskt är svårt att hitta ett långsammare flygplan! De flesta flygplan vi tittat på gör farter mellan 140 och 165 knop.

Utrustning

Ett reseflygplan bör vara utrustat på ett sådant sätt att det möjliggör flygning i de flesta väderförhållanden. Vad våra maskiner som vi har idag brister i är det framför allt möjligheten att kunna ta bort is under flygningen samt möjligheten att upptäcka dåligt väder. För att råda bot mot dessa brister skulle vi behöva ett flygplan med avisningsutrustning och väderinformationssystem (i form av stormscope).

Avisningsutrustning är något som har diskuterats frekvent i utredningsgruppen. Avisning är en utrustning som möjliggör, precis som det namnet ger uttryck för, borttagning av is när man flyger i isbildningsförhållanden. Isbildning är något som förekommer ofta, faktiskt både under sommar- och vinterhalvåret. Vanligast är det dock under de kallare månaderna oktober till och med mars. Under dessa månader måste tyvärr flygklubbens flygplan stå på marken alltför ofta och länge trots att solen skiner för fullt bara några tusentals fot upp genom molntäcket. Med ett avisningssystem skulle det bli möjligt att flyga under de flesta dagarna på året vilket skulle öka regulariteten i medlemmarnas flygande. Att flyga regelbundet är ju den allra mest väsentliga aspekten när det gäller flygsäkerhet. Mycket I-skolning blir också lidande under vintermånaderna då egentligen förhållandena för instrumentträning är som bäst.

Vad som också behandlats i debatten om avisning är risken för att man uppmanar den ivrige piloten att ge sig av i sådana förhållanden som inte flygplanet är avpassat för. Vi har dock kommit fram till att ett flygplan med avisning inte ska utges vara ett flygplan i klubben som man kan operera i "alla väder". Att ha avisning på ett enmotorigt flygplan innebär inte att det ska opereras under samma omständigheter som större trafikmaskiner. Avisningen är ett verktyg för att på ett säkert sätt kunna ge sig iväg från isbildningsförhållanden. Även om det idag finns enmotoriga flygplan som är godkända för att flygning i kända isbildningsförhållanden bör man inte försätta sig i sådana situationer när det byggs mycket is. Man bör alltså aldrig ge sig av då det varnas för svåra eller medelsvåra isbildningsförhållanden. Det finns dock oerhört många tillfällen en avisningsutrustning skulle komma väl till användning, även i ett enmotorigt klubbflygplan. Dels är avisningen en oerhört bra nödutrustning. Även om man inte planerar att komma in i områden med isbildning när man flyger är risken ändå stor att man förr eller senare hamnar i sådana situationer. I ett sådant läge är det ovärderligt att ha en utrustning som rensar bort isen på vingar och propeller. Dessutom är vintervädet ofta ett oerhört "snällt" väder om vi bortser från isen. På vintern bildas

inte åska och CB i den omfattning som det görs på sommaren, faktum är att det är ytterst ovanligt. Därför är också molnskiten ofta betydligt tunnare på vintern och när man kommer ovan molnen (ofta är de bara 1000-2000 fot tjocka) så flyger man i strålände solsken. Ett flygplan med avisning skulle möjliggöra passager av sådana molnmassor vilket skulle göra flygplanet brukbart under stora delar av vinterhalvåret också.

Avisningsutrustning är faktiskt heller ingenting som complicerar flygningen. Denna utrustning måste inte användas, den går alldeles utmärkt att flyga utan att röra den! Problemet är att avisningsutrustning kostar mycket pengar och att det är relativt ovanligt med flygplan som har system som är godkända för kända isbildningsförhållanden. Att köpa ett flygplan med avisning skulle därför innebära en större kapitalkostnad vilket skulle kräva ett större flygtidsuttag för att hålla timpriset konstant. Eftersom ett sådant flygplan även skulle kunna flygas under vinterhalvåret tror vi faktiskt att man skulle kunna öka flygtidsuttaget, gentemot en flygmaskin som inte kan opereras under dessa månader. Därför kommer vi att fortsätta utredningen om vilket intresse det finns i klubben för ett flygplan med sådan utrustning.

När det gäller väderinformationssystem har vi märkt en efterfrågan på system som varnar för åska i flygplanet. Under framför allt sommarmånaderna är risken ofta stor för CB-aktivitet varför man som IFR-pilot ofta blir hindrad av att flyga. Flyger man i molnsystem där det föreligger risk för inbäddade CB-moln finns dessutom risk att man oförväntat kommer in i väder med åskaktivitet. Jag har en bekant som med en god portion tur lyckats ta sig ut ur en sådan situation och han flyger idag en maskin med system som varnar för sådana väder. Ett stormscope är ett instrument som visar elektroniska urladdningar inom en räckvidd av 100 nautiska mil och detta är ett oslagbart hjälpmedel för att förhindra att man försätter sig i situationer som inte går att reda ut. Ett stormscope kostar till skillnad från en väderadar förhållandevis lite pengar varför det skulle vara möjligt att utrusta ett reseflygplan med detta.

Flera alternativ på flygplanmarknaden

Utredningsgruppen har utvärderat flertalet flygplan och ställt dessa mot varandra för att kunna avgöra dess för- och nackdelar. Flygplanen vi har utvärderat behöver inte nödvändigtvis vara något av de flygplan som vi slutligen bestämmer oss för att köpa, men vi tror oss ha hittat flygplan som kan vara intressanta för LFK att titta vidare på. Vi är givetvis fortfarande öppna för ytterligare förslag. I denna artikel tänkte jag presentera fyra olika typer av flygplan, för att råda lite mer klarhet i vad flygplanmarknaden egentligen erbjuder. Här publiceras bara flygplanen allmänt, den

fullständiga utredningsmallen finns att tillgå genom RTL. I den fullständiga utredningen har vi också analyserat fler flygplan, men avsikten i denna artikel är att presentera ett flygplan av vardera slag som vi funnit. Vi har valt att presentera ett flygplan med stor lastkapacitet (Piper Saratoga), ett flygplan i komposit med mycket "nyttänkande" (Cirrus SR20), ett flygplan som är godkänt för kända isbildningsförhållanden (Socata TB20) och slutligen ett flygplan som går att köpa med dieselmotor (Diamond Star DA40).



Saratogan har sex sittplatser vilket gör flygplanet unikt i sin klass. Dessutom är det ett flygplan i piper-familjen vilket gör det liknar vår befintliga flygplansflotta till stor del.

Piper Saratoga

Piper Saratoga (PA32) är en av de större systrarna i den enmotoriga delen av Piper-familjen. Maskinen har åtnjutit stor popularitet tack vare att den till ett rimligt pris erbjuder sex sittplatser, hygglig prestanda och är tämligen enkel att flyga även för den med ringa flygerfarenhet. Modellen lämpar sig således väl som klubbflygplan.

För LFKs del finns ett antal argument som talar för och emot att lotten ska falla på Saratogan. Som redan nämnts är modellen lättflygen och den som suttit LFKs PA28:or kommer känna igen sig bakom spakarna. Även ur underhålls- och servicesynpunkt är Saratogan lätt att hantera och har mycket gemensamt med klubbens befintliga flygplansflotta vilket gör den till ett naturligt steg i förbättringen av klubbens flygplanspark. Det finns idag ett stort antal begagnade maskiner att tillgå varför det borde bli lätt att hitta ett bra exemplar till en rimlig kostnad. Andra argument som talar för Saratogan är att den har sex sittplatser, bra räckvidd, hygglig marschfart och är allmänt en mycket trevlig maskin att flyga, även på längre resor. Ett sexsitsigt flygplan skulle komplettera flygplansflotten för dem som ibland reser lite fler personer eller har lite mer bagage med sig. Ska man exempelvis ta med familjen över på en helgutflykt till Visby kan det vara bra att ha en eller två sittplatser extra.

Nyköpings flygklubb äger en Piper Saratoga sedan flera år tillbaka. Flygmaskinen fungerar enligt flygklubben mycket bra i klubbverksamhet och de har sagt sig ha stor nytta av en maskin

som kan lasta lite mer och som går lite fortare. I Nyköping får man betala cirka 1100 kronor per flygtimme för flygplanet utan rabatter. Fördelen med Piper är att det också finns otroligt bra teknisk uppbackning från företaget Nyge i Nyköping. Enligt LFKs tekniska tjänst är Piper oslagbart när det gäller tillgången på reservdelar och detta är ett argument som väger tungt i en flygklubb som LFK med höga krav på funktionalitet.

Fakta Saratoga

Marschfart:	160 KTS
Räckvidd med reserver:	860 NM
Max startvikt:	1633 kg
Max tillsatsvikt:	546 kg
Bränslekapacitet:	386 l
Tjänstetopphöjd:	15 500 ft
Pris:	\$200 000 – \$490 000

Cirrus SR20

Cirrus SR20 är ett amerikanskstillverkat flygplan i kompositmaterial som präglas av mycket nytänkande och häpnadsväckande prestanda. Flygplanet är fyrsitsigt och visar mycket goda prestanda både när det gäller lastkapacitet, räckvidd och fart. Flygplanet har fått mycket fina omdömen världen över för sina otroligt fina flygegenskaper, vissa personer som har testat den säger att den är den mest välflugna



Cirrusen ska vara ett flygplan med otroligt fina flygegenskaper och goda prestanda. Dessutom är den utrustad med en fallskärm som kan fällas ut i en extrem nödsituation.

flygplanstypen sedan Beechcraft Bonanza, och det är fina omdömen kan jag lova. Cirrus SR20 är utrustat med en Lycomingmotor på 200 hästkrafter och drar cirka 35 liter bränsle i timmen vid en fart på 145 knop. Flygplanet går inte riktigt att tanka fullt om man ska ha fyra personer och bagage, men å andra sidan har maskinen en räckvidd på 800 nautiska mil som man sällan behöver utnyttja fullt ut. Maskinen har ett fast ställ och en automatiskt självjusterande propeller vilket gör flygplanet lättare att flyga än de konventionella reseflygplanen som både har ställbar propeller och infällbart ställ. Flygplanet ska ha snälla stall- och vikningsegenskaper och vara allmänt lättflygt enligt de tester vi har tagit del

av. Flygplanet är också utrustat med en nödfallskärm som kan fällas ut av piloten i nödsituationer. Fallskärmen utlöses genom att dra i en spak i flygplanet varefter den inbyggda fallskärmen fälls ut och tar ner flygplanet i en fallande rörelse till moder jord. Denna funktion är avsedd att användas då inga andra alternativ finns kvar (vid exempelvis materialbrott eller plötsligt insjuknande av piloten).

De största nackdelarna med en Cirrus är att den fortfarande är relativt ovanlig. Ett ovanligt flygplan kan innebära att det blir svårare att få fram reservdelar vilket försämrar den tekniska servicen på maskinen. Detta är någonting man emellertid får utreda vidare om det visar sig att Cirrus annars verkar var det mest lämpliga reseflygplanet i klubben.

En ny Cirrus kostar upp emot 300 000 USD. Flygplanet har inte funnits i så många år varför det enda rimliga alternativet verkar vara att man köper ett nytt flygplan. På USA-marknaden kan man dock hitta begagnade maskiner och då får man lägga ut runt 200 000 USD för en maskin som har gått ett par hundra timmar.

Fakta Cirrus SR-20

Marschfart (75%):	160 KTS
Räckvidd med reserver:	800 NM
Max startvikt:	1350 kg
Max tillsatsvikt:	446 kg
Bränslekapacitet:	220 l
Tjänstetopphöjd:	17 500 ft
Pris:	\$200 000 – \$300 000

Socata TB20

Socata TB 20 är ett flygplan som tillverkas i Frankrike. Flygplanet är femsitsigt (det går att sitta tre i baksätet) och är en storebror till TB10 som bland annat Visby flygklubb har populariserat sin flygplansflotta med. Flygmaskinen har infällbart ställ och ställbar propeller och uppvisar imponerande räckviddsprestanda med sina 1100 nautiska mil plus reserver. Med 75%

effektuttag kan man flyga i nästan 165 knop, men med lite bättre bränsleekonomi så får man



TB20 är ett intressant alternativ främst för att det går att få med avisningsutrustning som är godkänd för kända isförhållanden.



nöja sig med cirka 150 knop. Den största fördelen med detta flygplan är att det går att få med ett avisningssystem som är godkänt för kända isbildningsförhållanden. Det är faktiskt få enmotoriga flygplan i Sverige som är certifierade för detta och TB20 är den enda i sin storleks- och prisklass som uppfyller detta krav. Flygplanet sägs ha flygegenskaper ungefär som en Piper Arrow. Det är inte ett väldigt lättflygt flygplan, men i jämförelse med andra modeller i liknande klass kan det klassificeras som någorlunda lättflygt. Ni som har flugit TB10 vet ungefär vad det handlar om. Det är faktiskt ett härligt flygplan med otroligt kabinutrymme, man sitter otroligt bra i Socata. Flygplanet har mycket goda sidvindsegenskaper och har en max demonstrerad sidvindskomponent på 25 knop vilket är nästan 10 knop mer än våra PA28:or.

En nackdel med TB20 (om man jämför mot Saratogan) är att den tillverkas av en annan tillverkare än vår resterande flygplansflotta. Detta ställer till extraarbete och extrakostnader på den tekniska sidan (precis som för Cirrus och DA40) eftersom våra tekniker måste ta in ytterligare en flygplanstyp i systemet. När det gäller tillgång på reservdelar torde detta dock inte vara några problem då Socata är känd som en stor flygplansleverantör med god service. Dessutom ligger Socatafabriken i Europa vilket inte borde försvåra tillgången på reservdelar.

Priset på en ny TB20 är cirka 300 000 USD, ett tio år begagnat exemplar får man betala knappa 200 000 USD, men på en begagnad får man inte det avisningssystem som nämndes (detta är någonting som börjat installeras på de senare modellerna). Ett någorlunda dyrt flygplan alltså, som skulle kräva åtskilliga timmars flygtidsuttag för att timpriset skulle gå att hålla på rimliga nivåer, men med avisningsutrustning är detta kanske möjligt.

Fakta Socata TB-20

Marschfart:	163 KTS
Räckvidd med reserver:	1100 NM
Max startvikt:	1400 kg
Max tillsatsvikt:	540 kg
Bränslekapacitet:	336 l
Tjänstetopphöjd:	20 000 ft
Pris:	\$ 300'000

Diamond Star DA40

Diamond Star Katana 40 är ett intressant alternativ med goda prestanda och ett rimligt pris. Flygplanet går dessutom att få utrustat med en dieselmotor vilket gör detta flygplan extra intressant. En dieselmotor möjliggör god driftekonomi. Dessutom är dieselmotorn ett framtidsalternativ om vårat högoktaniga flygbränsle skulle börja beskattas. En dieselmotor körs på JET A1 vilket är ett bränsle som kostar mindre per liter (cirka 4 kronor per liter) och som har ett betydligt mer stabilt pris. Jet A1 kostar dessutom ungefär lika mycket i alla länder i Europa, vilket i sig är ett gott argument för att man även ska vilja flyga utomlands. Flygplanet har fast ställ och en ställbar constant-speed-propeller. Den har en låg bränsleförbrukning med avseende på den förhållandevis höga farten.

Katanan har som alla andra flygplan även nackdelar. En stor nackdel är att den är ganska trång. En annan otroligt dum sak är att flygplanet är utrustat med en huv istället för en dörr. Huvet fälls rakt upp och öppnar upp hela

kabinutrymmet för den nederbörd som gör sig gällande. Detta är varken bra för flygmateriel eller piloter. Dessutom är Katanan inte särskilt beprövad, varför den precis som Cirrus är lite mer riskabel att köpa innan man vet hur väl den fungerar.

Utredningsarbetet fortsätter

Vårt utredningsarbete omfattar även diskussion med berörda instanser inom flygklubben så som flygchef, teknisk chef och styrelse. Vårt utredningsarbete har hittills bestått i att diskutera mycket internt i gruppen, men nu när vi har kommit en bit på vägen kommer vi även att koppla in nämnda parter mer och mer. Vår ambition är att jobba nära ledningen i LFK för att på ett tidigt stadium förankra våra idéer och få synpunkter på det vi föreslår. Vår ambition är också att informera medlemmarna i LFK tydligt om utredningsprocessen. Vi vill för årsmötet stå rustade med ett hållbart förslag som kan fullföljas så enkelt som möjligt.

När det gäller den ekonomiska aspekten måste vi ta fram lämpliga kalkyler för att kunna fastslå vilket alternativ som är bäst. Frågan är faktiskt till stor del ekonomisk. I vilken omfattning flygplanet kommer att finansieras med likvida medel och lånade pengar är sådant som styrelsen kommer att avgöra. Oavsett vilket metod vi använder måste vi hitta ett alternativ som är mest lönsamt för vår klubb.

Vår ambition i utredningsgruppen är sedan också att bistå med hjälp vid själva upphandlandet av flygplanet. Vi vill få till ett beslut och en flygplansaffär så snart som möjligt och därför är det viktigt att vi fortsätter processen även efter att beslutet är taget. Ett



upphandlingsarbete är något som både kräver tid och kompetens och det är viktigt att det sitter erfarna och ambitiösa personer i den grupp som ska jobba med detta. Som jag nämnde tidigare kommer vi också se till att upphandlingsprocessen kan följas av alla medlemmar via lämpligt informationsmedia så som Internet och anslagstavlor på klubben.

Det vidare utredningsarbetet kommer alltså att bestå i att plocka fram mer data om de flygplan som vi tycker verkar mest lämpliga för LFK. Vi kommer att beräkna hyrpriser för de olika alternativen och sedan väga dessa priser mot flygplanens egenskaper. Meningen är att vi till slut ska ha korat två eller fler finalister som vi sedan gör extra slutlig utredning av. Detta slutarbete hoppas vi kunna göra med demonstrationer då flygplanstillverkarna demonstrerar sina flygplan för oss på LFK. Alla ni som är intresserade kommer att kunna delta under dessa aktiviteter (information om detta kommer att finnas på anslagstavlor och skickas ut per e-post). Under årsmötet i mars hoppas vi

Diamond Star är ett intressant flygplan främst för sitt dieselalternativ. Annars är flygplanet relativt trångt och man får leta efter ett sämre sätt att öppna en dörr om det regnar...



sedan kunna besluta om vilket reseflygplan som ska köpas.

Jag bedömer att detta utredningsarbete har alla möjligheter att lyckas. Resultatet av utredningen hoppas vi bli ett lyckosamt flygplan i flygklubbens regi som kommer att flygas av hundratals nöjda medlemmar.

Johan Hammarström

E-post: jo-ham@sectra.se

Mobiltelefon: 070 - 481 00 09

Fly-In på Eksjö-Ränneslätt

Lördagen den 6 juli 2002 kommer Norra Smålands Flygklubb arrangera ett Fly-in på Eksjö-Ränneslätt (ESMC). Det är nämligen då på dagen 90 år sedan den första start o landningen med ett motorflygplan på Ränneslätt! Detta torde göra Ränneslätt till den tredje äldsta flygplatsen, nu varande i drift, i Sverige. Äldre är Ljungbyhed (1910) och Malmen (1911). Det var den 6 juli 1912 och ett par dagar framåt som Hugo Sundstedt flög (med ett tre dagar gammalt certifikat) uppvisningar här med en Bleriot under en jordbruksutställning.

Detta måste naturligtvis celebreras!

Dessutom är det i år 40 år sedan som Norra Smålands Flygklubb bildades. Fast under de tre första åren hette vi Nässjö Flygklubb...

Ytterligare en anledning att fira!

Varför inte utnyttja Eksjös goda geografiska läge i södra Sverige för att arrangera ett Fly-in? Naturligtvis! Kom och landa i den speciella miljön där Smålands Husarer en gång övade. Upptäck hur nära den snart 600 år gamla staden Eksjö

(med sin unika träbebyggelse i centrum) ligger i förhållande till flygfältet; endast ca 2 km! Den är väl värd ett besök. Umgås och träffa likasinnade - enklare förtäring kommer finnas tillgänglig till bra priser.

Det är inget att tveka på, planera för en flygning till ESMC den 6 juli!

Gör en notering i era kalendrar.

Välkomna!

För vidare info, anmälan etc - skicka ett e-mail till

fly_to_esmc@hotmail.com

eller ring flygklubben: 0381-160 50

ytterligare info kommer - se t ex på vårans hemsida www.eksjo.se/flygklubben (dock ej uppdaterad ännu, kommer...)

Med bästa hälsningar,

Fredric Lagerquist

Norra Smålands Fk

Provflygning av HK36 Super Dimona

På senare tid har det börjat dyka upp allt fler moderna plastflygplan på marknaden, både som motorseglare och som rena motorflygplan. Gemensamt för dessa är nytänkande i form av nya design- och konstruktionslösningar. Det var med därför stor entusiasm som jag tackade ja till erbjudandet att utvärdera HK 36 Super Dimona som bogserflygplan. Inom Linköpings segelflygklubb har det under en tid pågått diskussioner om att byta ut en av Cubbarna till något modernare som inte kräver lika stora underhållsinsatser och med lägre driftskostnader. Som ett led i dessa funderingar lånades en Super Dimona in från Öst Flyg i Kalmar under ett par veckor i September -01. Avsikten med denna rapport är att delge mina högst personliga synpunkter på hur maskinen är att flyga och hur den fungerar i rollen som bogserflygplan. Mina erfarenheter grundar sig på drygt tre timmars flygtid och ett 30 tal flygningar varav sju stycken bogserstarter med diverse olika typer av segelflygplan efter. Jag har också fått möjlighet att bogsera efter Dimonan.

HK 36 Super Dimona är en modern tvåsitsig motorseglare som tillverkas av Diamond Aircraft i Österrike. Många av Er känner säkert till efterföljaren DA140 som är ett rent motorflygplan. Eftersom flygplanet klassas som motorseglare går det bra att flyga den på ett segelflyg-certifikat med tilläggsutbildning. Alternativet är annars att flyga den på A-certifikatet genom att utöka certifikatet med klassen "Touring Motorglider". Det går också bra att från början ta ett S-certifikat som enbart gäller för motorseglare.

SE-UDE som jag flög är utrustad med en turbomatomat Rotax 914 på 115 hk och till detta en ställbar tvåbladig propeller av constant speed typ. Propellern kan även flöjlas då man vill segelflyga med kuperad motor. Cylindertopparna är vattenkyllda och flygplanet är dessutom utrustat med ställbara kylklaffar. Detta bäddar för att motorn får en bra arbetstemperatur under alla tänkbara flygfall. Kabinarrangemanget är av typen "side by side" och påminner till stor del om MFI 15 tillsammans med den stora huven. Bakom sätena finns ett bagageutrymme som är ganska generöst tilltaget. I denna maskin var dock vinschen till bogserlinan placerad i bagageutrymme vilket till viss del begränsade det tillgängliga utrymme. Den utvändiga belysningen består av en ACL samt positionsljus och landningsstrålkastare. Invändigt finns en kombinerad kabin- och instrumentbelysning. Den här maskinen var förutom grundinstrument utrustad med ett horisontgyro och en fast monterad Garmin GPS samt en kombinerad COM och VOR. I flera länder är Super Dimonan godkänd för flygning under IMC förhållanden, dock inte i Sverige. En centerplacerad styrspek finns framför varje sittplats och motorreglagen återfinns på mittkonsolen tillsammans med trimreglaget. Eftersom flygplanet har väldigt bra glidprestanda är det utrustat med luftbromsar på vingarna. Bromsreglaget sitter under huvsargen är dubblerat så att det går att manövrera från båda sittplatserna. Vingen som förövrigt är försedd med winglets saknar klaff vilket i och för sig är helt onödigt på en sån här maskin. Stabilisatorn är placerad ovanpå fenan i ett T-

arrangemang med ett konventionellt höjdroder. Den här maskinen var utrustad med noshjul men kan även beställas från fabrik med sporrhjul. Bränsletanken som rymmer knappt 70 lit är placerad i kroppen. Med en bränsleförbrukning på knappt 20 lit/h ger detta en hygglig aktionstid. Det är svårt att uttala sig om konstruktionens för och nackdelar utan att ha flugit den under en längre tid. Flygplanet verkar dock genomgående vara gediget byggt med hög finish. Undantaget är placeringen av bränsledröningen som kräver att man ligger på rygg mellan huvudhjulen med armen långt in i kroppen. Låsningen för reglaget till kylklaffarna är inte heller speciellt lyckad. Det återstår dock att se hur en Super Dimona står sig efter ett antal år som bogsermaskin. Jag tycker dock att Dimonan i många avseenden verkar vara avsevärt mer robust än exempelvis en Cub, så man torde inte träffa på några större överraskningar vilket också erfarenheterna visat så här långt.

Väl på plats sitter man mycket bekvämt tillbakalutad och alla reglage och instrument är väl placerade inom räckhåll. Startproceduren är enkel om man bara följer checklistan och man får ett bra förtroende för motorn då den är mycket lättstartad. Blandningsreglage saknas så det är i stort sett bara att slå till bränslepumpen och vrida på nyckeln. Ett manuellt reglage finns för choken som hjälper till om motorn är kall. Markfordonsegenskaperna är fullt acceptabla. Maskinen har ingen noshjulsstyrning då noshjulet är frisvängande och styrning sker genom att bromsa resp. huvudhjul. Bromsar gör man med överdelen av sidororderpedalerna, typ "tåspets" broms. Detta kräver en viss tillvänjning men fungerar bra när man väl vant sig. Personligen upplever jag det som att man emellanåt kommer åt bromsarna vid markrullning i samband med start och landning. Det är inte alltid självklart om det är sidorodret eller bromsen man påverkar. Det är lite bökigt att hantera flygplanet på marken när man ska backa det för hand. Noshjulet ställer sig i alla möjliga konstiga vinklar och bromsar därmed hela ekipaget. Förmodligen är det enklaste om en person tynger ned stjärten så noshjulet hänger fritt.

Dimonan är extremt lättflugan med riktigt angenäma flygegenskaper och bra prestanda. Det finns dock vissa överraskningar som en inbiten motorflygare råkar ut för under sitt första pass. Personligen hade jag själv svårt med den låga lätttnings- och sättningshastigheten. Detta är delvis en effekt av stor motorstyrka i kombination med låg vingbelastning. Vid pådrag accelererar flygplanet extremt snabbt upp till 40 knop då det är dags att ta åt sig spaken.

Jag upplever att man måste ta åt sig spaken rätt mycket med visst motstånd för att få loss maskinen. Maskinen lyfter med andra ord inte av egen vilja. Risker är annars att man kassar fram på noshjulet med huvudstället i luften. Maskinen har ett brett fartregister från 65 knop som är



normal stig- och finalfart till marschfarten som är gott och väl 110 knop. I marschfart är maskinen något tung på rodren dock utan att det upplevs som störande. Roder responsen är precis med god harmoni genom hela fartregistret. Under utflytning/sättning verkar det som om flygplanet fortfarande har mycket lyftkraft kvar då hjulen når marken. Det känns som att flygplanet är lätt utan att för den skull vara benäget att studsas. Detta fenomen kan dock avhjälpas genom att snabbt släppa fram spaken till neutralläget när flygplanet väl satt sig tillrätta. Som motorflygare är man dock van att hålla nosen högt under utrullning för att bromsa och avlasta noshjulet. Maskinen har också ett märkligt nosläge i luften som det tar tid att vänja sig vid. Nosen upplevs peka på tok för mycket nedåt i planflykt. Dessa detaljer är dock mer av en tillvänjning och torde därför inte innebära några problem i praktiken. Sikten är utomordentligt god tack vare den stora huven och den lågt placerade vingen som är placerad relativt långt bak. Man ska vara fullt medveten om att detta är en avancerad maskin, i vissa avseenden till och med mer komplicerad än exempelvis en Cessa 206. Motorn hanteras under flygning som i vilket motorflygplan som helst med ställbar propeller, dvs med hjälp av ingasträck och propellervarvtal. Till detta kommer bränslepump, kylklaff, förvärmning och choke. Turbon kräver egentligen ingenting extra förutom att man ska vara onormalt brysk vid pådrag för att den ska gripa in och viktigt är att man låter den kyla av på låg effekt före kupé. En brytare finns på instrumentbrädan för att nödstoppa turbon vid eventuellt felfunktion. Reducering av ingasträck måste ske med viss försiktighet, då turbon orsakar en eftersläpning hos ingasträcket. Varningssystemet är vid första anblicken mycket avancerat och svårt att begripa sig på med några blinkande och lysande lampor. Till och med Gripens varningssystem är mer lättbegripligt. Jag tror dock att man kan få bra kontroll på varningssystemet med rätt utbildning och kanske en kortfattad nödchecklista, typ "Quick Reference Manual".

Miljön invändigt är mycket behaglig. Låg ljudnivå och inte en tillstymmelse till att det luktar bensin eller olja. Det går alldeles utmärkt att flyga utan headset i marschfart. Ljudnivån på marken är extremt låg under alla faser av flygningen. Tillsammans med den låga bränsleförbrukningen torde detta vara miljöriktigt koncept för framtiden vilket också har visat sig i bland annat Tyskland.

Bogsering av segelflygplan är helt okomplicerat och känns naturligt ända tills det är dags att sjunka efter urkoppling. Det har inte genomförts några djupare analyser eller utredningar som styrker nedanstående påståenden. Det känns helt klart trögt i markrullningen innan farten kommit upp. Jag upplever det inte som att rullsträckan i sig är längre än med 180 hk Cub. Man upplever inte heller att man behöver ligga och samla fart efter lättning på samma sätt som med ett konventionellt motorflygplan. Efter lättning går man mer eller mindre direkt över i stigning. Således torde inte startprestanda över hinder vara sämre än med 180 hk Cub. Stighastigheten är förvånansvärt bra med ett ensitsigt segelflygplan efter då man knappt märker någon skillnad mot en 180 hk Cub. Simultana släp har dock visat att Dimonan tappar bedömt 100-200 m upp till ca 800 m. Med en tvåsitsare bakom är skillnaden klart märkbar i stighastighet mellan 180 hk Cub och Super Dimona, dock utan att vara speciellt störande. Sannolikt räddar turbon stighastigheten på högre höjd då Dimonan förefaller behålla stighastigheten bättre än Cubben. Dimonan är förvånansvärt stabil under bogsering trots att segelflygplanet bakom bråkar och drar i linan åt alla håll. Den verkliga fördelen visar sig dock när det dags att sjunka efter

urkoppling. Efter att ha genomfört erforderliga åtgärder med avseende på motorinställningar är det bara att ställa flygplanet på nosen i ca 100 knop med fulla luftbromsar. Sjunkhastigheten är enorm och motorn tar heller inte skada tack vare vattenkyllning och constant speed propeller. Nu ska man ha klart för sig att det är långt ifrån under alla släp som man har glädje av den extremt höga sjunkhastigheten. Ofta måste man bogsera till termikområden som ligger några km bort och då blir sjunkprofilen mer lik Cubbens. Jag provade att koppla ur på 800 m höjd i stort sett mitt på baslinjen i ett normalt segelflygvarv och lyckades ta ner flygplanet utan ta ut varvet det minsta. Tittar man på bogsertiderna så är dom i stort sett lika mellan 180 hk Cub och Super Dimona vilket också visades under simultanbogsering till 1400m där flygtiden för båda maskinerna blev 11 min med ensitsare efter. Denna provning genomfördes under september 2001 då det var relativt kallt i luften. Bränsleförbrukningen under bogsering ligger på runt 20 liter/timma.

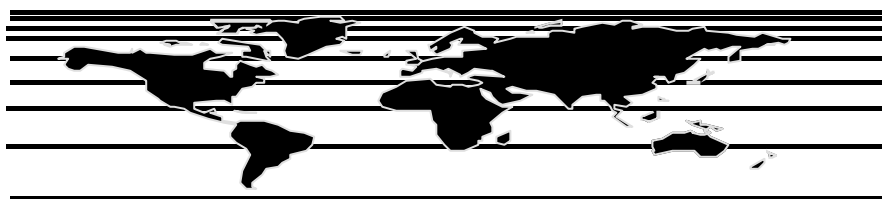
Att hänga bakom Dimonan under bogsering känns trots allt ganska naturligt. Accelerationen i starten är dock sämre vilket leder till att det tar längre tid för att få ordentlig skevroderverkan. Detta kan möjligtvis bli ett problem för vissa

segelflygplan under ogynnsamma vindförhållanden. Vi har dock inte sett något än som styrker att det är ett problem. Vidare känner man av slipströmmen så fort man sjunker det minsta under bogserflygplanet. Tipset är att ligga lite högre bakom en Super Dimona än vanligt.

Efter att ha flugit Super Dimona kan jag bara konstatera att det här flygplanet uppfyller förväntningarna med råge. Hela konceptet verkar vara förvånansvärt väl genomtänkt. Om man strikt ser till driftsekonomi så torde detta koncept vara överlägset allt annat när det gäller bogserflygplan. Bränsleförbrukningen är i stort sett hälften av vad Cubbarna förbrukar och tillsynerna sköts inom klubben av en segelflygtekniker. Lägre luftvärdighetsavgifter och försäkringar talar också till Dimonans fördel. Sett ur kapacitetssynpunkt verkar Dimonan göra samma jobb som en 180 hk Cub. Den stora nackdelen är inköpspriset som för en ny Super Dimona ligger på närmare 1.3 miljoner, beroende på utrustning. Det finns även ett fåtal begagnade maskiner på marknaden som även dom står väldigt högt i pris. Kan man trots den höga investeringskostnaden räkna hem totala ekonomin är detta garanterat ett vinnande koncept.

Micke Andersson

Öppet Klubbmästerskap & Debutanttävling 2002



Lördagen den 4 maj
(reservdag 5 maj)

Kom ihåg att boka lördagen den 4 maj (5 maj reservdag) för klubbmästerskapet i precisionsflygning. Detta är precisionsflygtävlingen där alla kan delta, såväl nybörjare som landslagspiloter. Mer information kommer i nästa nummer av Kontakten. Har du frågor innan dess så ring Lars Östling, tel. 013-14 84 38, eller Mats Warstedt, tel 013-15 64 23.

Besök på U.S. Air Force Museum i Dayton

U.S. Air Force Museum på Wright-Patterson Air Force base utanför Dayton, Ohio påstår sig vara det äldsta och det största militärflygmuseet i världen. Stort är det i alla fall, och bjuder på massor att se. Vill här gärna förmedla några intryck från mitt besök i somras.

Museet upprättades 1923 i form av en samling 1:a världskrigsflygplan. Efter flera flyttar hamnade det 1971 på den plats det finns i dag. Det består nu i huvudsak av tre stora hallar, en utomhusutställning samt två hangarer inne på Wright Pattersonbasens område. Alla fyllda med flygplan och föremål från amerikanska flygvapnets historia. Museet inrymmer också en IMAX-bio.

Utomhusutställningen är bäst att se först på morgonen, åtminstone om man är där på sommaren. Det är en stor yta, mycket asfalt och inga skyddande träd så det blir mycket varmt. Annars är utställningen intressant, med bl.a. den fjärde och sista B1A, A10 och en rad transportflygplan. De flesta dock ganska tärda av att stått ute, ett och annat fågelbo i dem kunde jag se.



Utomhusutställningen innehåller bl.a. en B1A-prototyp. Utställningen bör besökas tidigt på dagen då det kan bli mycket varmt.

Första hallen visar föremål från flygets barndom. I hallen hittar man bl. a. utställningar och replikor från bröderna Wright - t.ex. deras vindtunnel. Där visas flera flygplan, såsom Nieuport 28 och Sopwith Camel. Flygplanen inomhus är i mycket fint skick, och i de flesta fall ligger ett stort och skickligt restaureringsarbete bakom.

Nästa hall visar föremål från tiden runt andra världskriget. Givetvis visas Mustang, B17 och andra "vanliga" plan, men även mer ovanliga som t.ex. Messerschmitt Bf 109, Focke-Wulf Fw 190, F-82 Twin Mustang och Bell P-39 Airacobra. Med flera



Exempel på ovanliga flygplan; Messerschmitt Bf 109 och Bell Airacobra



Körde från Oshkosh till Dayton på två dagar utan stress

exempel. I denna hall hittar jag också en B-29 Superfortress, faktiskt den individ som släppte Nagasakibomben. Mycket intressant flygplan att se närmare på, man känner historiens vingslag, men samtidigt har jag aldrig varit nära en maskin som dödat så många människor på en gång förut. Tanken är olustig, men det är nog inte fel att påminnas om vad alltihop handlar om, egentligen.

I denna hall finns också en avdelning om rymden, där bl.a. rymdkapslar finns att se.

Tredje hallen innehåller modernt flyg, med en F-117 (den andra tillverkade, användes enbart för test) och en YF-22-prototyp som paradnummer. Hallen överskuggas dock av en B-52 som man kan titta upp i bombutrymmet på. Utöver detta finns givetvis en rad strids- och transportflygplan från jet-eran att se, t.ex. A-7 Corsair, F-4 Phantom och F-111 som visar hur besättningens kabin kan fungera som räddningskapsel.

Fjärde och femte hallarna ligger inne på flygbasens område. Man får visa legitimation (svenska körkortet gick bra) varvid man får en karta och ett papper att lägga i bilens ruta. Man bara viftar med det så får man köra in genom vaken. Dessa två hallar innehåller utställningar om forskning och utvecklingsprojekt, samt presidentflygplan.

I presidentflygplanshallen finns flygplan som haft anknytning till presidenter genom tiderna. Störst och mest spännande är en Boeing 707 som tjänat som presidentflygplanet "Air Force One" mellan 1962 och 1998. I detta plan åkte bl.a. Kennedy till Dallas där han sköts, och ombord svors Lyndon B. Johnson in som president. Invändigt är planet inglasat så att det blir en trång gång igenom det. Men allt går att se, från förarkabin till presidentens kontor. Man kan också se var en panel fick sågas av för att kunna få med Kennedys kista. Bara att stå i planet och känna historien är helt fascinerande. Jag hade tur, det var inte så mycket folk när jag var där så jag kunde ta mig tid.



Även ett par äldre presidentplan finns utställda; en Douglas Skymaster med en extra hiss undertill för att kunna lyfta in Roosevelt i sin rullstol, en

Douglas Liftmaster som Truman använt, samt en Lockheed Constellation för Eisenhower. Även ett par mindre flygplan med presidentanknytning finns att se.

Forsknings- och utvecklingsprojekthallen domineras av en av de mest stora och märkliga flygande tingestär jag sett, en XB-70 Valkyrie. En jättestor deltavingad pjäs med 6 jetmotorer med efterbrännkammare, dubbla fenor och canard längst fram. Piloternas namn var målade under kabinen, och jag kunde inte låta bli att undra vilka som sätter sig i en sådan maskin... Planet flög första gången 1964 och användes för studier av aerodynamik m.m. förknippat med stora överljudsflygplan. Tänk om vi i Sverige och på Saab hade sådana resurser! Bland övriga experiment hittar man X-1B, X-15 m.fl. X, och en XC-142A - ett fyrmotorigt vertikalt startande turbopropflygplan.



Utsikt från ett presidentflygplan till ett annat; Boeing 707 som tjänat som "Air Force One" för bl.a. Kennedy.

I denna hall finns även en Hercules kallad AC-130, utrustad med sidskjutande kanoner m.m. främst för nattattacker mot markmål. Just denna individ och dess besättning hyllas för hjältemod för att under Desert Storm varit med och genskjutit flyende trupper på Al Jahra-vägen i Irak. Modigt, möjligen, men jag tycker mig minnas att det var en ganska ensidig massaker? Ytterligare en påminnelse om vad föremålen egentligen är till för...

Överlag är det lätt att komma flygplanen helt nära; det är få avspärningar. Utställningarna har ofta formen av scenarier med gubbar och kringutrustning för att ge en bild av hur det såg ut när planen var i drift. De är mycket välgjorda. På ett fåtal ställen har skalplåtar plockats loss så att man kan se planets konstruktion. Här och där finns även kabiner utställda så att man kan titta in, och på ett fåtal ställen provsitta.

Det finns mycket mer att se än vad jag gett en bild av här. Mer flygplan, utställningar och andra föremål. Mycket väl värt att lägga åtminstone en dag på, om man råkar vara i närheten. Se www.wpafb.af.mil/museum/, där det finns mycket att läsa.

Text & foto: Anders W

Runt flera av de utställda flygplanen har scenarier gjorts. De är mycket välgjorda, här får en pilot en utskällning av sitt befäl efter att ha ställt sitt plan på nosen.

Några av de utställda kabinerna är det tillåtet att sitta i.



En vidareutveckling av Mustangen med turbopropmotor. I bakgrunden en Hercules Gunship som varit med i Irak.



Några av de utställda planen saknar skalplåtar så att man kan se hur de ser ut inuti.





Aktuella landningstävlingresultat

NATTUGGLAN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otilåten motoranvändning														
Datum: 2001-11-19																
Vind: 270° / 10 kts		Bana: 29	Tävlingsledare: Lars Östling													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor 1			Motor 2			Bedömning 1			Bedömning 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
2	Lars Östling	IFX	10		30	2		6	<-25		200	-5		20	128	1
4	Per Persson	IFX	-5		35	10		30	-1		4	<-25		200	135	2
5	Krister Fersan	IFX	-22		165	25		65	8		16	17		34	140	3
6	Anders Wallerman	IFX	0		0	14		42	<-25		200	<-25		200	221	4
1	Bengt Bergholm	KMH	14		42	-2		14	<-25		200	<-25		200	228	5
3	Iver Hansen	KMH	<-25		400	-2		14	-6		24	<-25		200	319	6

NATTUGGLAN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-12-17		5) Otilåten motoranvändning														
Vind: 270° / 5 kts		Bana: 29	Tävlingsledare: Per Persson													
Start		Fpl	Motor 1			Motor 2			Bedömning 1			Bedömning 2			Totalt	
nr	Pilot	SE-	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	IFX	10		15	0		0	-8		16	-17		34	65	1
5	Anders Wallerman	IFX	15		22,5	19		28,5	0		0	19		19	70	2
1	Per Persson	IFX	14		21	-14		49	5		5	16		16	91	3
2	Krister Fersan	KIT	1		1,5	10		15	<-25		100	26		30	146,5	4
4	Iver Hansen	KIT	14		21	-24		82,5	<-25		100	-7		14	217,5	5

NATTUGGLAN 6		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2001-12-17		5) Otilåten motoranvändning														
Vind: 270° / 5 kts		Bana: 29		Tävlingsledare: Per Persson												
Start		Fpl	Motor 1			Motor 2			Bedömning 1			Bedömning 2			Totalt	
nr	Pilot	SE-	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	IFX	6		9	-2		7	-17		34	7		7	57	1
5	Anders Wallerman	IFX	-1		3,5	10		15	3		3	-22		50	71,5	2
1	Per Persson	IFX	18		27	-2		7	8		8	32		35	77	3
2	Krister Fersan	KIT	.10		35	9		13,5	24		25	-13		26	99,5	4
4	Iver Hansen	KIT	17		25,5	-1		3,5	<-25		100	-17		34	163	5

Fridas ramsa

Under taket på vår stuga bodde Chip en liten fluga. En dag han skåda fick i skyn en konstig syn, tänkte han måste fråga frun om saken: Chompa, Chompa har du sett på maken är det inte vår kusin som kommer på besök i vårt rum o kök? Men innan Chompa hunnit svara vem gästen kunde vara skakar hela huset av ett väldigt dån och vips så flög flugorna in i vrån, för det var inte vår kusin DET VAR EN FLYGMASKIN !!!

Hälsningar **Frida** 6 år copilot till 775