

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 2 2002

Missa inte vårens tävlingar!

- **KM** (sid 14)
- **Safari** (sid 15)



Slott, tranor och herresäten -
årets klubbutflykter har
rivstartat! Följ med! (Sid 7 & 10)



**Kallelse till RNAV-
kurs** (sid 9)

Innehåll:

- | | | | |
|---|-----------------------------------|----|---|
| 3 | Ordförandens spalt | 10 | Den första klubbutflykten är genomförd! |
| 3 | Flygchefen har ordet | 11 | Flyga utan tanklock, en otrevlig upplevelse |
| 4 | Klubbverksamheten | 12 | Min vän Sten |
| 4 | LuFF-spalten | 13 | Besök på tekniska museet i München |
| 5 | Marknadsföringsspalten | 14 | KM 2002 |
| 6 | Jourtjänsten | 15 | Safaritävlingen 2002 |
| 6 | Nya styrelsen i LFK | 16 | Aktuella landningstävlingresultat |
| 7 | Häng med på årets klubbutflykter! | | |
| 8 | RTL-summering från årsmötet | | |
| 9 | RNAV-kurs | | |

...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. 3): 25/5

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 2

Nummer 2 av Kontakten tycker jag är speciellt med anledning av att det är det nummer som ger en försmak av en ny fräsch flygsäsong. Strax efter att det kommit ut påbörjas tävlingarna med KM och de första klubbutflykterna. Gripens landningstävlingarna börjar. Rätt var det är det dags för vårfest.

Så låt detta nummer vara det nummer som även sätter fart på din flygsäsong!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Hemsidesnytt

Klubbens hemsidor bytte nyligen plats på nätet - från Algonet till Telenordias webbhotell. Telenordias webbhotell erbjuder modernare teknik för administrationen samt lägre pris. I samband med flytten blev det tyvärr några dagar då klubbens hemsidor inte var åtkomliga, jag hoppas inte det har medfört några olägenheter.

Det nya webbhotellet erbjuder inte riktigt samma tjänst för att skapa e-postlistor som den vi använt hittills, varför även e-postlistan inte har fungerat efter flytten. Det finns dock en lösning på problemet, och sannolikt är det löst när du läser detta. Hoppas att även detta inte orsakat olägenheter.

Klubbdatorns internetanslutning och e-post påverkas inte.

Anders W.

Matrikeln

Snart påbörjas arbetet med nästa Matrikel, som skall vara klar strax innan semestern. Kontrollera och komplettera dina uppgifter på expeditionen, så att Matrikeln blir så bra som möjligt!



Ordförandens spalt



Vi har just genomfört årsmötet för 2001 denna gång i Flygvapenmuseet på Malmen. Det var ett välbesökt möte som följdes av en redovisning av medlemsenkäten samt lämpliga alternativ till reseflygplan. Utredningen visar att lämpliga flygplan för klubbens piloter är t.ex. Diamond Star DA40 och Piper Saratoga. Styrelsen kommer att arbeta vidare med denna fråga.

De senaste åren, och så länge inblandade kan minnas, så har LFFK organiserat och genomfört skogsbrandflyg i samarbete med NAFK. I år har FFK lämnat anbud i konkurrens med LFFK och NAFK. Detta har skett utan någon som helst diskussion om hur det skall organiseras och genomföras. Undertecknad har blivit informerad av FFK att konkurrerande anbud skulle lämnas in, dock inte mer än så. Länsstyrelsen valde FFK som ensam entreprenör för 2002 års verksamhet. Styrelsen i LFFK är eniga om att denna typ av samhällsnyttig verksamhet som

sker dagligen i flera månader är lämplig klubbverksamhet, då det krävs en hel del dagliga personalinsatser. Hur FFK kommer att lösa detta är för närvarande okänt.

Så över till LFFK:s kioskverksamhet. Systemet baseras som bekant på att var och en betalar kontant eller sätter upp kostnaden på dagbeskedet när han eller hon handlat i kiosken. En genomgång av de senaste 7 årens resultat visar att verksamheten för 1995 – 1998 gick med ett överskott på 5000 SEK årligen i genomsnitt. För 1999 – 2001 redovisas dessvärre ett underskott på 12000 SEK i genomsnitt årligen. Kioskverksamheten är i första hand till för att ge en personlig service till medlemmar och anställda. Om resultatet inte blir bättre för 2002 så kommer vi bli tvingade att sätta upp kontantautomater och anpassa sortimentet därefter. Låt oss slippa detta!

Till sist glöm inte våra tävlingar och reseflyget under våren och försommaren!

Vi ses på klubben!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



När detta skrives har flygsäsongen 2002 startat på allvar, det märks på bokningarna. Många vill boka för långresor i sommar, vi ska försöka se till att så många som möjligt får sina intressen tillgodosedda. Beträffande vecka 28-30, då Saab-fältet är avstängt för större banarbeten, lutar det mest åt Kungsängen som tillfällig LFFK-basering under dessa veckor. Vårt flygintresse är väl tillräckligt stort för att denna olägenhet inte ska få oss att avstå från några flygningar, ... eller?

Avance-skolningen med Super Decathlon ser nu äntligen ut att kunna komma igång i viss omfattning. Det finns ett par instruktörer i sikte. Pga varierande kostnader kan det bli ett något högre pris om man vill ha sitt avance-bevis snabbt. Intresselistan ska snarast uppdateras, det var länge sen dom första anmälde sig. Vill du kontrollera din plats på listan, kontakta mig eller maila till avance@lffk.se.

Kurserna i RNAV/GPS/GNS430 som annonseras på annan plats i Kontakten vänder sig i första hand till IFR-piloter som vill kunna använda denna utrustning som IFR-navhjälpmedel, vilket är obligatoriskt över FL 95 men bra att ha även på lägre höjder. Också VFR-piloter kan ha nytta och nöje av denna kurs i den nya navigeringskonsten. Kan ses som en påbyggnad av de populära introduktionskvällar vi haft för de enklare VFR-GPS-erna i Cadeterna.

LFFK och NAFK var i full gång med förberedelserna inför årets brandflygsäsong när vi nåddes av det oväntade beskedet från länsstyrelsen att vi förlorat upphandlingen. Frivilliga Flygkåren som ju inte har några egna flygplan, utan brukar hyra av bl a LFFK och NAFK, hade lämnat in en konkurrerande offert. De närmaste veckorna får utvisa vad detta innebär för det hittillsvarande goda förhållandet mellan klubbarna och FFK. Först måste FFK Östergötland bygga upp en egen organisation för brandflyget.

Jag vill återigen påminna om vårt system för avvikelserapportering. Om du direkt eller indirekt är med om någon större eller mindre incident av betydelse för flygsäkerheten, så ska detta rapporteras på en blankett som finns i dagbeskedspärmen. Häromdagen konstaterades att ett av våra flygplan stod på plattan efter flygning med till synes torra tankar. Utredning pågår, och det är bara att hoppas att det finns en acceptabel förklaring.

En av de flygplantyper som redovisades av flygplangruppen på årsmötet, Diamond, har vi möjlighet att snart kunna prova hos oss på LFFK, den 6-8 maj samt den 13-15 maj. De som vill kan då få en "provlektion" i ett Diamond-flygplan, som kommer att vara stationerad på klubben, som lån från återförsäljaren. Ring LFFK och boka. Kolla gärna www.ostflyg.se

Grattis, Björn Johansson och Adam Rehnberg, till era nyförvärvade flygcertifikat.

Sture B



**Prova DA40 på klubben!
6-8 maj samt 13-15 maj!**

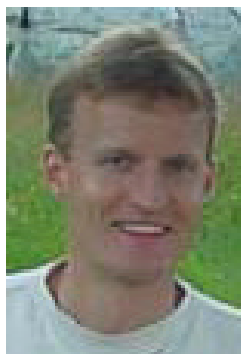
Klubbverksamheten - Gert

Som ni säkert märkt har Peter Purin tagit över klubbverksamheten sedan årsmötet, jag önskar honom lycka till med uppdraget, och hoppas ni ställer upp på kommande evenemang, såsom resor, fester och föredrag.

Själv kommer jag inte vara "bort-rollad", utan finnas tillgänglig om så behövs.

Gert E

Klubbverksamheten - Peter



Hej på er flygbröder och systrar!

Jag har tagit över huvudansvaret för klubbverksamheten efter Gert. Gert har dock lovat att fortsätta hjälpa till. Det är bra det för annars kan jag inte garantera att maten blir lika god som den har varit på de senaste klubbfesterna! Så nu blir det jag, Gert och Iver som ska försöka aktivera resten av klubben vid spännande

arrangemang. Självklart vill vi att alla som har en bra idé till en kul aktivitet är med och hjälper oss att fixa den.

Programmet för året börjar ta form. Några viktiga datum som ni bör notera i era almanackor är dessa:

29 april	Gripen 1	Start för säsongens landningstävling dagar.
1 maj	Lidköping	Besök på Läckö slott!
25 maj	Kalmar	En endagars klubbutflykt med slotts- och museumbesök.
14 juni	Vårfest	En läcker meny till självkostnadspris utlovas på klubben!
28-30 juni	Danmark	Missa inte denna spännande utflykt till Danmarks öar.
2-4 aug	Tyskland	Förmodligen den bästa utflykten på länge!
31 aug	Öppet hus	Vi får hoppas att vädret blir bättre än förra året!
26 sept	Hangarfest	Bidra till klubbkänslan och visa er på årets avslutande party.

Jag hoppas att få se många av er på klubben under året. Det är faktiskt tillåtet att "hänga" på klubben fast man inte har tänkt flyga!

Ha det, **Peter Purin**



Lift (Linköpings flygträff) har blivit tradition i Linköping sedan det ordnades i år igen för tredje året i rad. Årets flygträff var en mycket lyckad sådan som inleddes med att Anders Ljungquist höll ett fängslande föredrag om sin "Spirit-of-flight-flygning" i USA under 50-talet. Föredraget följdes av en spännande tipspromenad (!) som slingrade sig igenom alla Flygets Hus skrymslen och vrån. Frågorna var inte helt lätta, inte ens för oss sanna flygentusiaster! Efter tipspromenaden satte vi oss till bords för att avnjuta en god middag som kom att efterföljas av lite skojig reklam från flygklubbarna. För nattsuddarna blev kvällen sen, det hann drickas många goda drycker och snackas mycket flyg innan solen hann upp i öster.

Under våren 2002 kommer LuFF att fortsätta att bjuda på välfyllda aktivitetsscheman. Varje vecka väntar nya spännande aktiviteter, både mark- och luftbaserade sådana (se hemsidan för mer detaljer). Vi har nu också äntligen börjat planera en LFK/LuFF-resa. Tanken är att Tysklandsresan i augusti ska få tjäna som ett startskott för denna typ av resor, jag är säker på att det blir en riktig höjdpunkt!

Nu till lite andra saker. Efter drygt tre år som ordförande i LuFF har jag nu överlämnat denna post sedan jag nu i vår avslutar mina studier på universitetet i samband med min examen. Ordförandeskapet togs vid årsmötet nu i mars över av Daniel Hoffmann, en person som har gjort och gör oerhört mycket för LuFFs positiva utveckling. Jag är övertygad om att han tillsammans med den nyvalda styrelsen kan fortsätta att driva och utveckla LuFF mot de mål som ställs upp. Ordförandeskapet betyder också att det hädanefter blir Daniel som tar hand om skrivandet av LuFF-spalten.

LuFF har som ambition att både utvecklas lokalt och nationellt. Det sistnämnda vill vi åstadkomma genom att sprida tanken om flygförening till andra universitet och högskolor. Detta görs genom att vi aktivt sprider information till andra flygklubbar i landet. LuFF har dessutom ambitionen att knyta internationella kontakter med likasinnade föreningar i övriga världen. Detta arbete har redan påbörjats då vi inlett ett samarbete med en flygförening i Tyskland.

Som jag tidigare nämnt har LuFF haft stor betydelse för många av oss studenter på universitetet. För min egen del har LuFF givit mig vänner för livet, meriter för framtiden och sist men inte minst – massor av flygning och skoj! Som initiativtagare och grundare kan jag säga att det är med viss svårighet jag nu lämnar styrelsen, men jag tvivlar inte en sekund på att medlemmarna och styrelsen kommer fortsätta att föra LuFF mot nya, oanade höjder. För min del väntar nu nya uppdrag inom yrkeslivet. Givetvis fortsätter jag även att vara engagerad i flygsammanhang på olika sätt och själva flygandet blir det heller ingen nedtrappning på då jag börjat flyga allt mer i tjänsten på sistone.

Min innersta önskan är att allmänflyget ska utvecklas till något ännu större och säkrare. För att klara av detta krävs det ett krafttag inom flyget, vi behöver rekrytera många unga och friska krafter för att säkra allmänflygets framtid. LuFF ett exempel som främjar detta tänkande.

Jag önskar LuFF och LFK lycka till i framtiden!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

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

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

Telefon: 013-12 47 12

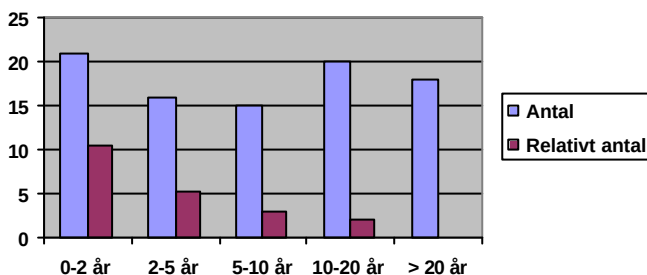
Marknadsföringsspalten

På årsmötet presenterades resultatet av medlemsundersökningen för dem som närvarade. Här presenteras en kortfattad resumé för övriga.

Totalt 90 personer fyllde i enkäten, vilket får anses vara bra. Siffran ger ett bra riktvärde på antalet engagerade medlemmar. Nedan sammanfattas ett urval av de viktigaste frågorna. Den kompletta undersökningsrapporten kommer att delges styrelsen och finnas att läsa genom dess försorg.

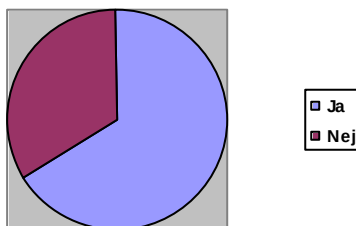
Här presenteras endast resultatet på de separata frågorna för sig. I den fullständiga rapporten kommer vi även att analysera vilka som svarat vad på olika frågor, d.v.s. de olika frågorna kommer att kopplas till varandra. Då det totala antalet svarande på en fråga inte uppgår till 90 beror det på att ett antal personer inte svarat på alla frågor.

Fråga 3. Hur länge har du varit medlem i LFK?



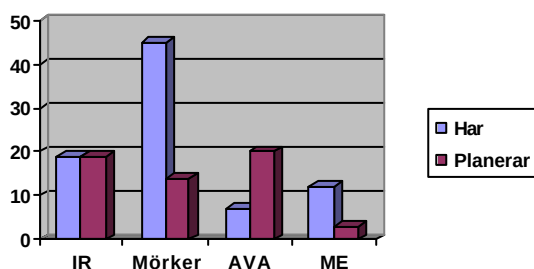
Om man studerar antalet personer per valmöjlighet i formuläret relativt antal år som ingår i varje val framgår tydligt en sjunkande trend. En intressant fråga är fördelningen bland dessa personer avseende t.ex. om man tagit sitt certifikat i klubben eller ej.

Fråga 6. Tog du ditt PPL / A-cert på LFK?



Av de som svarat på frågan hade 56 st. (66 %) tagit sitt cert på klubben och 29 st. (34 %) hade inte gjort det.

Fråga 7 och 8. Vilka behörigheter har du samt planerar du att ta något/några till behörigheter inom de närmaste åren?

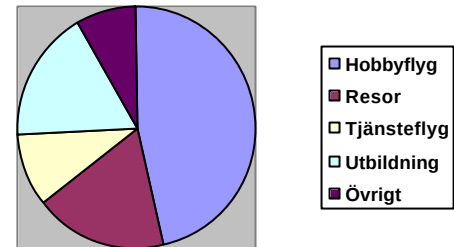


Diagrammet visar hur många personer som har respektive planerar att ta olika behörigheter.

Fråga 9. Totalt antal flygtimmar (på motorflygplan, ca).

87 personer svarade på frågan om hur många flygtimmar de hade. Genomsnittet låg på 841 timmar. Standardavvikelsen var dock 1370 och om man filtrerar bort de som har över 1000 flygtimmar (20 personer) hamnar genomsnittet på 325.

Fråga 12. Ange fördelningen (i procent) av antalet timmar (ca) som du flugit det senaste året i LFK uppdelat på följande typer av flygningar (totalt 100 %).



Diagrammet visar den genomsnittliga fördelningen för de som svarat på frågan.

Fråga 13. Skulle du flyga mer om LFKs flygplanspark bestod av ytterligare något sorts flygplan?

Av de som svarat på frågan svarade 41 % Ja och 59 % svarade Nej. Av de som svarat Ja skulle 78 % flyga mer om det fanns ett reseflygplan, 19 % skulle göra det om det fanns ett billigt och enkelt flygplan och 3 % skulle göra det om det fanns ett sjöflygplan.

Fråga 16. Tycker du att LFK borde ha ett Internetbaserat bokningssystem?

Samtliga som lämnat in enkäten hade svarat på denna fråga och 76 % tyckte att LFK borde ha ett Internetbaserat bokningssystem. Av dessa tyckte 54 % det förutsatt att det inte skulle kosta något att boka.

Fråga 17. Vad tycker du om LFKs klubbaktiviteter?

Av alla som lämnat in enkäten var 52 % intresserade av studiebesök, 46 % av gemensamma flygresor, 29 % av fester och 29 % av tävlingar.

Daniel Hoffmann

Projektledare SMF

Tel: 013-27 40 03

E-post: danho367@student.liu.se

Jourtjänsten

Det finns fortfarande luckor i jourpärlen. Under perioden juni-augusti fattas jouransvarig för ca 30 dagar. Jag uppmanar därför alla som inte har valt jourdagar att göra detta snarast (det besparar mig en massa telefonsamtal).

Jag påminner om jourreglerna:

Ordinarie och gästmedlemmar som bor i Östergötland och flyger (>2.0 h) skall göra full jourtjänst, 18 poäng. Medlemmar som deltar i arbetsgrupper skall göra 8 poäng.

Helt befriad från jourplikten är endast ledaren för respektive arbetsgrupp, som också finns inom styrelsen för LFK. För den som absolut inte kan eller vill göra jour finns möjligheten att köpa sig fri, med 1500:- för 18 poäng och 600:- för 8 poäng.

Jouransvarig **Lennart Magnusson**
lennart.magnusson@saab.se

Nya styrelsen i LFK

Under årsmötet valdes ny styrelse enligt följande:

Håkan Börjesson omvald till ordförande för ytterligare ett år.

Nyvald ordinarie styrelseledamot för en tvåårsperiod:

Peter Purin

Omvald ordinarie styrelseledamöter för en tvåårsperiod:

Tomas Karlsson

Sture Bjelkåker

Stefan Sandberg

Per Persson, Olov Backarp, Lennart Magnusson och Anders Sjöquist är valda ordinarie ledamöter på två år och valdes därför inte i år.

Suppleanter (ettårsperiod):

Mats Warstedt (omval)

Anders Wallerman (omval)

Iver Hansen (omval)

Revisorer (ettårsperiod):

Ulf Edlund (omval)

Lennart Angvik (nyval)

Revisorssuppleanter (ettårsperiod):

Gert Eriksson (nyval)

Thomas Lampe (nyval)

Till valberedningen omvaldes Leif Andersson som sammankallande för ytterligare ett år. Daniel Hoffman och Martin Håkansson nyvaldes till valberedningen för ett år.

Styrelseledamoternas befattningar är:

Håkan Börjesson: ordförande, Tomas Karlsson: sekreterare/vice ordförande, Stefan Sandberg: kassör, Sture Bjelkåker: flygverksamhet, Per Persson: kursverksamhet, Anders Sjöquist: stationstjänst, Lennart Magnusson: jourtjänst, Peter Purin: klubbverksamhet, Olov Backarp: reklam/marknadsföring, Mats Warstedt: tävlingsverksamhet, Anders Wallerman: medlemskontakt, Iver Hansen: klubbverksamhet.

På gång i LFK

KSAK-möte i Linköping	21 april
Gripen 1	29 april
Klubbutflykt till Lidköping	1 maj
KM 2002	4 maj
Gripen 2	13 maj
Klubbutflykt till Kalmar	25 maj
Gripen 3	27 maj
Safaritävlingen	1 juni
Gripen 4	10 juni
Vårfest	14 juni
Klubbutflykt till danska öar	28-30 juni
Klubbutflykt till Hodenhagen	2-4 aug.
Öppet Hus	31 aug.
Några övriga aktiviteter utanför LFK:	
Barkarby Fly-In	31 maj- 2 juni
SM i precisionsflyg på Visingsö	14-15 juni
Fly-In i Eksjö	6 juli

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

Häng Med På Årets Klubbutflykter

Tröttnat på stjärtsvängarna runt ESSL? Har du börjat inse fitnessen med att kunna flyga lite längre bort? Det är enklare och roligare med fler piloter i samma flygplan! Det blir billigare också när fler delar kostnaden!



Ålleberg, Falköping och Hornborgasjön 6 april.
(Genomförd! Se reseberättelse i denna Kontakten!)

Lidköping och Läckö slott 1 maj.



Kalmar slott och Kalmar länsmuseum med..

..regalskeppet Kronan 25 maj.



Anholt och andra danska öar..

..tex Läsö och Samsö 28-30 juni.

Här ovanför ser du de utflykter som vi har planerat för året. Dessutom har vi tänkt att åka till:

Hodenhagen 2-4 augusti

Hodenhagen ligger i norra Tyskland mellan Hamburg och Hannover. Vi fick ju besök av deras flygklubb förra säsongen! Nu tänkte vi svara. De var här med 13 flygplan! Kan vi kontra med 8? Vi får väl se. Piloterna som också är med i LUFF är med på den här aktiviteten också! Vill ni ha plats i flygplanen så anmäl er innan det är försent!

Häng med på årets spännande utflykter! Anmäl dig på listorna som finns uppsatta på klubben! Självklart vill vi att ni tar med era anhöriga också! Frågor? Ring Peter 0703-96 83 69.

RTL-summering från årsmötet

RTL (Gruppen för rese- och tjänsteflyg i Linköping) presenterade på LFK:s årsmöte det resultat som framkommit av gruppens arbete. Presentationen grundade sig på de diskussioner som framlyfts i en tidigare artikel av RTL i Kontakten. Därutöver gjordes en mer detaljerad presentation av de två flygplansalternativ som RTL ser som de mest realistiska att kunna fungera som reseflygmaskiner i klubben.

För att rekapitulera det bakomliggande arbetet utfört av RTL kan sägas att de flygplan som ansågs som intressanta kandidater som reseflygplan sammanställdes efter diverse olika kriterier och jämfördes med varandra. De viktigaste egenskaper som legat till grund för resultatet kan sammanfattas med:

Komplexitet

- Avisning
- Constant speed
- Infällbara ställ

Prestanda

- Range
- Tillsatsvikt
- Fart

Kostnad

- Inköpspris
- Uthyrningspris
- (Person)kilometerpris

Utvärderingen har främst utförts mellan Diamond Star DA40, Cessna 210, Mooney, Tobago TB20, Piper Arrow, Cirrus SR20 och Piper Lance/Saratoga, vilket gav följande resultat för flygplanstyperna.

DA40

Ett flygplan med relativt låg komplexitet. DA40 har fast ställ och ingen avisning. Däremot har den ställbar propeller; dock med det förbehållet att inställningen görs automatiskt, vilket ytterligare minskar komplexiteten. DA40 kan fås med två motoralternativ. Dieselversionen som ger absolut mest intressanta prestanda erbjuder en range på 750 nm (1 100 nm Long range) +45 min reserv. Max tillsatsvikt 400 kg vilket måste ses mot den betydligt lägre bränsleförbrukningen hos dieselmotorn. Max nyttolast med fulla tankar (std.version) blir då 325 kg. På 8 000 ft och med 80 % effektuttag gör DA40 145 kt. Inköpspris 2 000 000 kr. Den största fördelen med denna maskin är den minskade bränslekostnaden vid

flygning utanför Norden där 100LL-priset är betydligt högre än dieseln.

Cessna 210

Flygplanet är relativt gammalt men går att få med eller utan avisningssystem respektive infällbart ställ. Max tillsatsvikt är 522 kg. Max nyttolast med fulla tankar blir 347 kg vilket ger en range på 700 nm. Vid 75 % effektuttag fås en cruise speed på 165 kt. (Data gäller C 210 A). Priset för en C 210 från början på 80-talet ligger runt 2 000 000 kr.

Mooney

Ett komplext flygplan med bra prestanda. Mooney har allt vad RTL har satt som komplexitetshöjande utrustning: avisning, infällbart ställ och ställbar propeller. Mooney erbjuder bra prestanda gällande fart på över 170 kt och range på ca 700 nm. Tillsatsvikten är något sämre på 450 kg vilket ger max nyttolast med fulla tankar på 315 kg (Givetvis varierar dessa data något mellan olika typer). Mooney är dock ett relativt dyrt flygplan med nypris på ca 4 500 000 kr.

Tobago TB20

TB20 ett avancerat reseflygplan som finns med avisningssystem som tillåter flygning i kända isbildningsförhållanden. Men även TB20, precis som Mooney, har alla de attribut som är komplexitetshöjande. TB20 har en marschfart på 160 kt och en mycket bra range på 1 100 nm. Tillsatsvikten är hög, 540 kg, men med fulla tankar blir nyttolasten endast 300 kg. Flygplanet är ganska dyrt med ett nypris på ca 3 000 000 kr.

Piper Arrow

Flygplanet liknar väldigt mycket klubbens nuvarande Piper-flotta. Dock tillför det ökad komplexitet med infällbart ställ och ställbar propeller utan att tillföra mycket mer än ökad range gällande prestanda. Därför anser RTL att motsvarande komplexitets- och prisökning inte ger tillräckligt mycket prestandaökning för att motivera ett köp.

Cirrus SR20

Cirrus har intressanta egenskaper med låg komplexitet kombinerat med bra prestanda. Dock är flygplanet inte certifierat i Sverige vilket gör att det inte är lika intressant längre.

Lance/Saratoga

Lance och Saratoga är båda mycket lika klubbens nuvarande flygplansflotta. Det ger en ökad komplexitet i form av infällbart ställ och ställbar propeller.

Flygplanet går även att få med avisning även om det inte är standardutförande, vilket innebär att äldre versioner kan utrustas med avisningssystem.

Flygplanet skiljer sig dessutom från övriga kandidater med att det kan lasta sex personer. Lance/Saratoga har en marschfart på 160 kt och en range på 700-850 nm. Max tillsatsvikt är 540 kg men endast 275 med fulla tankar. Saratogan är relativt dyr med ett nypris på 4.800.000 kr

Resultat

Resultatet av RTL:s diskussioner är att ett reseflygplan bör maximera prestandaökningen samtidigt som det minimerar kostnads- och komplexitetsökningen. Tyngdpunkten på prestandaökning bör ligga på range och tillsatsvikt då extremt höga farter inte tros vara det mest intressanta. Detta eftersom privatflygare ofta vill ha relativt mycket tid i luften samt att utnyttjandegraden avseende flygtid per dygn blir svår att uppnå med ett för snabbt flygplan. Kostnadsfokus bör i första hand ligga på timpriset och i andra hand på kilometerpriset vilket ger större utrymme för kortare flygningar och andra flygningar än från A till B. Vad gäller komplexitet så är det en fördel om inflygningen inte blir en allt för stor tröskel för flertalet medlemmar varför en liknande typ eller ett flygplan med relativt låg komplexitet är att föredra.

Det resultat som RTL presenterade på årsmötet visade på Lance/Saratoga och DA40 som de två intressantaste alternativen. Årsmötets reaktioner på gruppens arbete var mycket positivt vilket inte minst visade sig genom det stora antalet frågor, idéer och diskussioner som uppkom under presentationen. Dessutom var det flera LFK-medlemmar som anslöt sig till RTL efter presentationen. För att få en uppfattning om medlemmarnas åsikter och intresse för gruppens arbete och resultat genomfördes en omröstning. Frågorna som ställdes grundades på RTL:s resultat och löd enligt följande:

1. Hur många anser DA40 som det mest intressanta reseflygplanet för LFK?
2. Hur många anser Lance/Saratoga som det mest intressanta reseflygplanet för LFK?
3. Hur många anser att LFK inte är i behov av ett reseflygplan?

Fördelningen visade sig vara att övervägande delen av medlemmarna var

intresserade av DA40 (1. 88 %, 2. 9 % 3. 3 %).

Med anledning av detta resultat samt RTL:s och LFK:s styrelses arbete kommer klubbens medlemmar att erbjudas möjligheten att provflyga DA40. Den information som jag har då denna artikel skrivs är att generalagenten för Diamond Star ställer en DA40, dock med Lycoming IO360 motor, till klubbens förfogande den 6-8 maj respektive den 13-15 maj. Så passa på och provflyg och tyck till!

Johan Mårtensson

Telefon: 013-13 50 90

Mobil: 0736-87 70 30

E-post: m97johma@embassaden.liu.se

RNAV-kurs

Eftersom LFK nu fått Garmin GNS 430 (GPS godkänd för RNAV) installerad i SE KIT kommer vi att börja med RNAV-kurser (se annonsen intill). För de som inte vet vad RNAV är för något följer här ett förtydligande.

RNAV betyder "Area Navigation" (områdesnavigering) och innebär att man alltid kan navigera fågelvägen mellan olika brytpunkter utan hänsyn till placering av radiofyrar, m.m.

RNAV-utrustningar har funnits länge men GPS tar nu alltmer över som RNAV-hjälpmedel. För IFR-flygning över FL95 är utrustning för och utbildning i RNAV ett krav (BCL-D 1.21). Även vid flygning under FL95 är godkänd RNAV-utrustning bra att ha för IFR-flygning, bl.a. eftersom

man glesar ut radiofyrarna alltmer och om man t.ex. vill flyga på 4 000 fot p.g.a. isbildning kan det vara svårt att få VOR-täckning över t.ex. Småland. Godkänd RNAV-utbildning krävs även om man bara vill flyga med RNAV-utrustning under FL95.

För VFR-flygning kan GPS användas som vanligt som komplement till andra hjälpmedel.

Kursen vänder sig i första hand till de som har eller håller på att ta IR (instrumentbehörighet), men även intresserade VFR-piloter som vill använda GPS:en till mer än "Direct To" kan ha stor nytta av kursen.

Sture B

RNAV - GPS



Visste du att:

För att få använda GPS som navigationshjälpmedel vid IFR-flygning krävs RNAV-utbildning! Vid flygning över FL95 är det dessutom krav på RNAV-utrustning i flygplanet och då krävs att besättningen har genomgått utbildning i RNAV!

Linköpings Flygklubb kommer nu att starta RNAV-kurser. Den första kursen hålls lördagen den 4:e och söndagen den 5:e maj. Lördagen den 25:e och söndagen den 26:e maj hålls ytterligare en kurs.

Efter genomgången RNAV-utbildning får piloten använda alla typer av RNAV-utrustningar efter att en skillnadsutbildning genomförts, vilket innebär att piloten själv bekantar sig med utrustningen.

Kursinnehåll

- RNAV
- GNSS/GPS
- GARMIN GNS 430

Kursupplägg

Kursen hålls under två dagar med genomgång av RNAV och GPS första dagen. Andra dagen ägnas åt genomgång av Garmin GNS 430 innefattande övningar på både simulator och verklig utrustning.

Pris: 475 Kr. (550 Kr. för icke LFK-medlemmar)

Antalet platser är begränsat till 12 per kurstillfälle. Anmäl dig direkt till Linköpings Flygklubb i första hand via e-post **RNAV@lfk.se** eller via telefon 013-183200. Medlemmar kan också skriva upp sig på anslagstavlan i klubbhuset.

Kursansvariga (vid frågor):

Johan Mårtensson, tel. 013-13 50 90, 0736-87 70 30

Daniel Hoffmann, tel. 013-27 40 03, 0706-05 83 75



Falköping och Hornborgasjön den 6 april

Den första klubbutflykten är genomförd!

Och det i dubbel bemärkelse: det var den första klubbutflykten för året och den första överhuvudtaget för mig. Först kan man ställa sig frågan varför man följer med på en klubbutflykt och dessutom till Hornborgasjön utan att vara särskilt fågelintresserad? Eftersom jag är relativt ny i klubben och har ganska liten flygerfarenhet (PPL juli –01) finns det två ganska självklara orsaker. Jag ser det dels som ett bra sätt att komma in i klubbgemenskapen, dels att skaffa sig mer flygerfarenhet. Man kan få råd och tips från mer erfarna medlemmar om flygplatser man inte tidigare besökt och man får möjlighet att samla flygtid, något som är nog så viktigt när man är grön.

Utflykten till Hornborgasjön var egentligen planerad till den 20 april, men eftersom tranorna var ovanligt tidiga i år så blev det med kort varsel omplanering till den 6 april. Det gjorde att några som anmält sig till den 20 inte kunde följa med, så vi blev bara tre som anträdde KMH på lördagmorgonen: Gert, Ernst och jag själv. Efter en viss trängsel i klubben och på plattan (LUFF skulle samtidigt till Arlanda med tre plan) lämnade vi Saab i ett strålande väder. Jag fick förtroendet att ta oss på säker höjd över Vättern (4500 fot) innan vi via en simulerad landning på Alleberg landade på Falköpings flygplats, ESGK. Medan Gert och jag tog reda på flygplan och bagage hämtade Ernst den bokade hyrbilen.

Ernst, som har såväl ett västgötaförflutet som ett fågelintresse, svarade sedan för marktransporter och guidning. Vi besökte först trandansen vid sjöns södra ände, för dagen med ca 6000 besökande tranor, och både Gert och jag fick en hel del nya kunskaper om tranornas liv. Att tranorna lever i ett livslångt parförhållande kände jag inte till, men det illustrerades tydligt med att de nästan alltid kom flygande i roteformation.

Att just Hornborgasjön har blivit ett eldorado för tranorna är brännvinets förtjänst! Vid de tidigare brännerierna vid sjön fanns det en hel del spillpotatis som var utmärkt föda för tranorna, men numera sker utfodringen med korn.

Torrläggningen av sjön i början av 1900-talet hotade tranornas fortlevnad, men tack vare att Hornborgasjöns nivå höjts igen så har de återigen en utmärkt rastplats på väg till häckningen i norra Sverige. Det stora hotet mot tranorna är nu i stället på övervintringsplatserna i sydvästra Spanien, där deras viktigaste föda, ekollon, håller på att försvinna i takt med avverkningen av ekskogarna.

På småvägar tog Ernst oss sedan till Hornborga Naturum på den östra sidan av sjön, där en välgjord utställning berättade om Hornborgasjöns historia. I en ambition att få stora arealer ny åkermark gjordes flera utdikningar och sänkningar av sjön under 1800- och 1900-talen som ledde till att den blev nästan helt torrlagd. Trots detta inträffade varje vår översvämningar av stora områden som gjorde att marken ändå var obrukbar. Först på 1980-talet påbörjades ett naturvårdsprojekt för att höja Hornborgasjöns nivå och återställa sjön till den rika

fågelsjö som den tidigare varit. I dag är projektet fullföljt, och för den fågelintresserade finns det mycket att njuta av runt hela sjön.

Efter några timmar ute i naturen började magen göra sig påmind, varför vi vände tillbaka till Falköping för att inta något ätbart på osterian vid Falköpings Ost. Tyvärr hade serveringen redan stängt, men vi hann in i butiken fem minuter innan också den stängde och handlade ganska oplanerat en hel del. Gissa vad det blev till vinet på lördagskvällen?

Innan återfärden hann vi också kasta ett öga i flygklubbens hangar med deras imponerande vinschbil för vinschstarter av segelflyg.

Gert tog sedan över ansvaret för återfärden som gick via Visingsö, där han visade hur man tar sig ned till (men inte ned på) gräsfältet på ön. Det blev en nästan fullbordad landningsmanöver över den fortfarande kryssmarkerade banan, innan vi åter steg mot Vätterns östra sida för att fortsätta mot Östergötland. På väg in mot slätten passerade vi den södra kanten av vår egen fågelsjö Tåkern. LUFF:arna anlände till Saab nästan samtidigt som vi, så det var trängsel även när vi kom tillbaka.

Det var alltså min första klubbutflykt, men absolut inte den sista. Jag kan rekommendera andra nya medlemmar i klubben att hänga med på kommande utflykter eftersom mina förväntningar vida överträffades av verkligheten. Vem vet, jag kanske också börjar att intressera mig för fåglar efter denna utflykt.

Text & foto: **Lennart Johansson** (354)



Ernst och Gert, fascinerade av trandansen

Flyga utan tanklock, en otrevlig upplevelse

Att oväntade saker inträffar när man flyger, speciellt till en obekant flygplats, har vi väl alla varit med om. Undertecknad vill med denna berättelse dela med mig av en erfarenhet jag fick för några veckor sedan, i hopp om att fler av er kan undvika att göra samma misstag.

Vi hade planerat en flygning till Eksjö med vår Bellanca SE-LCU för att hälsa på goda vänner en lördag med landning på anrika Rännesläatts övningsfält ESMC.

Eftersom vi var två pers i fpl får vi ju som bekant deltanka fpl för att klara de rådande viktsbestämmelserna. Kontakt togs med Norra Smålands FK dagen innan för PPR, info om gräsfältets beskaffenhet och tillgången till bensen.

Vid slutet av tankningen innan avfärd taxar en Cadet in bakom för att invänta att jag tankat klart. In med slang och jordanslutning, och bort med stegen för att kunna rulla bak och släppa fram Cadeten. (Varningssignal nr 1)

Efter en stund i luften uppmärksammar jag att högervingens tankmätare indikerar "0", nålen pekar rakt ner. Vänstertanken visar fortfarande ca ¾ tank, totala bränslemängden var trots allt som förväntat. Konstigt med ojämn nivå i tankarna, det finns ju ett rör som förbinder dem med varann... (Varningssignal nr 2)

Nåväl, det beror väl på oren flygning (bristande flygtrim?) eller turbulensen, det skuttade ju lite grann. Jag höll ändå fortsatt uppsikt på tankmätarna tills vi landade.

Efter landning Eksjö och parkering på klubbens mark skaffar jag fram något att klättra på för att med stickan kolla bränslenivån. Högervingen är mycket riktigt snustorr. Över på andra sidan för att kolla andra vingen. Jag höll på att ramla ner när jag upptäcker att vänster vinge saknar tanklock! Trots detta är tanken ungefär halv med bensen. Märkligt...

Det man hört talas om att flyga utan tanklock är ju att risk finns att bensen sugts ut genom tankhålet p g a det lägre trycket på vingens ovansida, men här var alltså andra sidans tank tom. Efter en del funderande bestämde jag mig för att det måste bero på att undertrycket inte sugit ur bensen ur tanken (jo, några liter hade säkert skvätt ut), men väl sänkt trycket i aktuell tank så att bensen sugits över från andra vingen.

Hur som helst var det en olustig upplevelse att upptäcka att vi flugit utan tanklock och därmed riskerat att få soppatorsk någonstans över Smålandsskogarna, och jag tänkte definitivt inte starta från Eksjö igen utan tanklock.

I detta läge påminner sig min medresenär om att ha tänkt tanken "satte vi verkligen på tanklocket?" när vi startade från Saab, men viftat bort tanken.

Dessutom fanns det ingen soppa att tillgå på flygklubben eftersom de dagen innan tömt tanken för en kommande invändig besiktning, något som killen jag pratat med dagen innan tydligen missat. I detta läge började vi fundera på andra färdmedel för hemresan...

Efter ett telefonsamtal hem till LFK återfanns mitt tanklock på plattan nedanför tankanläggningen. Detta hjälpte ju dock föga på plats i Eksjö.

Men med hjälp från vänliga entusiaster på Norra Smålands Flygklubb fick vi tag i några kvarglömda tanklock på en närbelägen bensinmack, varav ett från en Saab V4 passade hyggligt. Och efter några telefonsamtal till Hultsfred (15 min bort) kom vi fram till att de kunde tillkalla en drivmedelskille vid flygplatsen för att fylla upp reserverna för hemresan. Hoppet tändes igen för en hemresa i lufthavet.

Efter några timmar i Eksjö stad (5 min med taxi) gick sedan hemfärden med tankning i Hultsfred utan fler missöden.

Sensmoral och lärdomar:

1. Vi får aldrig låta oss stressas i våra förberedelser för flygning, inte ens i vår iver att hjälpa andra. Arbeta lugnt och metodiskt och kolla en extra gång om du blir störd i förberedelserna.
2. Ta varningssignaler på allvar, även om de inte verkar vara så allvarliga. Det är bättre att vända hem än att fortsätta med "struts-mentalitet" och chansa på att det går bra... Uppmana gärna era passagerare att fråga och ifrågasätta, det kan vara till stor hjälp.
3. Var inte helt beroende av att kunna tanka på en liten flygplats. Det kan vara krångligt med kontantbetalning, bensincarneter mm (om det nu finns någon soppa alls).
4. Att bensen inte sögs ut den här gången är ju inte en garanti för att det går lika bra nästa gång. Ett annat flygplan, kanske tyngre lastat, kan ha ett större undertryck på vingens ovansida vilket kan ha avgörande betydelse.
5. Besök gärna Norra Smålands Flygklubb och dess trevliga medlemmar. Hemsidan kan hittas på www.eksjo.se/ flygklubben. Eksjö stad med sin gamla bebyggelse är väl värd ett besök. Fly-in är planerat till den 6 juli, se Kontakten nr 1/2002

/ Nedtecknat av **Mikael W**, pilot nr 720

Min vän Sten

Vi var femton förväntansfulla, flygande 20-åringar i gruppen Quintus Blå, 2.divisionen F 17, våren 1953. Två skulle senare förolyckas, en blev general. De övriga har mot alla odds levt vidare i högönskelig välmåga !

Sten blev tidigt min kompis och vi bodde också i två små lägenheter som låg intill varandra. När vi ville prata dunkade vi bara i väggen, öppnade var sitt fönster och så var dialogen i gång eller något annat överlämnat. Det kunde vara en gädda eller en hare från trakterna vid Gö fiskeläge där mina hjälpsamma svärföräldrar bodde.

Sten var lärarson från Asmundtorp i Skåne och mycket tekniskt begåvad speciellt i det rent handgripliga. Han var dessutom ytterst försiktig och omsorgsfull som pilot och gjorde aldrig något överilrat eller chansartat.

När jag strax därpå kunde köpa en VW bubbla -56 på skuld blev Sten min 1:e mekaniker. Sten Uno gifte sig tidigt med Mildred, en skönhet från Landskrona, och paret var så förälskade att han ofta åkte hem på lunchrasten för att "titta till" sin käresta! Sedan hamnade han som lärare på F 5 och jag själv på Försvarets Läroverk i lärdomsstaden Uppsala.

Efter FV-tiden dröjde det många år innan jag åter träffade min gamle divisionskamrat. Han hade då bl a haft en arbetsperiod i Afrika. Hans till synes enastående äktenskap med tre barn var upplöst och hade också under tragiska omständigheter förlorat sitt mellanbarn, en son.

Så blev Sten kapten i ett mindre charterbolag och jag själv läste ekonomi medan jag bara flög extra för att hålla mina certifikat vid liv. Han hade ingått nytt äktenskap och fått nya små barn.

Lördagen den 15 Januari 1977 skulle jag utföra en flygning mellan Norrköping och Bromma, sedan vidare till Västerwik med två kirurger, vilka skulle operera ut ett par njurar, och det var som vanligt bråttom!

Vädret var vinterlikt och besvärligt på så sätt att risken för isbildning på lägre höjder var stor. Först skulle vi flyga på 1500 meters höjd, men redan över Sörmland blev vi tvingade att sjunka till följd av is på planet och tog oss nu in till Bromma på bara 600 meter där förhållandena var något bättre men fortfarande att betrakta som "svår isbildning" (servere iceing på flygspråk). Efter landningen fick vi låna stora sopkvastar för att slå och sopa bort den 8-10 cm tjocka isbarken överallt på planets vingar, kropp, stjärten, antenner och rutor.



Sten och jag flög ofta besättning på F17 1953-56. En T18B över skärgården.

Min vän Sten i väntan på nästa pass. Pilotrummet 2/F17.



En T18-division inför nästa uppdrag. (BARA! två omkomna senare)

Vad jag då inte visste var att planet före vårt, en Vickers VC 8 från Malmö via Jönköping till Bromma just havererat på en parkeringsplats alldeles väster om landningsbana 12 varvid passagerare och tre besättningsmän omkommit.

Sten, den försiktige, erfarne, noggranne flygaren hade varit befälhavare!

De båda piloterna hade haft det svårt de få sekunder det tog från det att all lyftkraft släppte på stjärtpartiet och planet slog lodrätt i marken. En utredare vilken lyssnat på "bandet" i planets färdskrivare glömde det aldrig.

Sten, jag tänker ofta på dig, på vår ungdom, vänskap och ditt orättvisa öde!

Vi möts i Äppeldalen!

Text & foto: **Ulf Wiberg**



Vickers VC9 som havererade på Bromma. (foto: Lufthansa)



Man kan se in i kabinen på Me 109.



Det går att studera den utställda Me 262 i detalj.

Besök på tekniska museet i München

Råkar man befinna sig i München kan man passa på att titta in på det tekniska museet där. Museet har en mycket intressant flygavdelning.

Museet är stort och behandlar teknik och vetenskap i allmänhet, det vill säga allt möjligt som gruvdrift, tåg, musikinstrument etc. men har också en ganska stor avdelning om flyg. Det handlar mest om tyskt flyg, förstås. Särskilt intressanta bland de utställda flygplanen var t.ex. Me 262 & Me 109, vilka knappast kan ses på så många olika ställen. Även raketflygplanet Me 163 och en V1-bomb är sevärt. Man kan också se hur gammaldags en Junkers F13 är, och jämföra den med Ju 52. En Fieseler Storch kan jämföras med den vi själva har i Flygvapenmuseum. Speciellt är också VJ101C - en vertikalstartande jetmaskin.



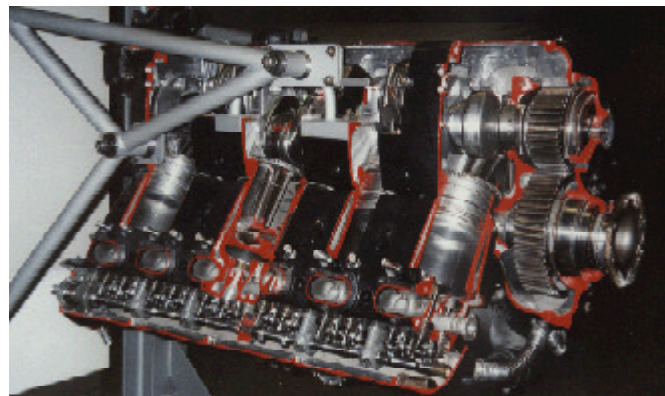
En Junkers F13 är verkligen gammaldags!

De utställda flygplanen kan man oftast komma helt nära och studera. Ofta är skalplåtar borttagna så att det går att se konstruktionen innanför, och vid flera av planerna finns det trappor så att det går att se in i kabinen. Det finns bra skyltar att läsa om de utställda föremålen, även om de inte alltid är översatta till engelska.

En del av utställningen som jag också uppskattade var en rätt stor samling flygmotorer från olika tidsåldrar, de flesta uppskurna så man ser hur de ser ut inuti.

I vanlig ordning hade jag för lite tid och hann ej se alla flygplansutställningar och inte alls utställningen om rymdfart, tyvärr. Definitivt inte resten av museet, vill man det går det åt flera dagar - det är rejält stort. Dessutom finns det en IMAX-bio och ett planetarium i anslutning till museet... Mycket värt ett besök!

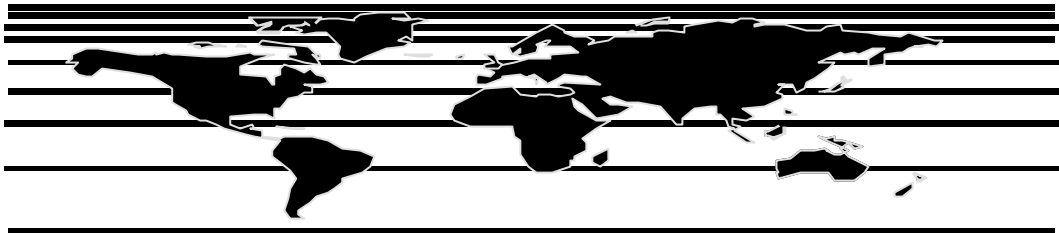
Text & foto: **Anders W.**



Särskilt bra var utställningen med motorer, de flesta uppskurna så att det går att se hur de ser ut inuti.

Linköpings Flygklubb inbjuder till:

Öppet Klubbmästerskap & Debutanttävling 2002



**Lördagen den 4 maj
(reservdag 5 maj)**

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

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

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

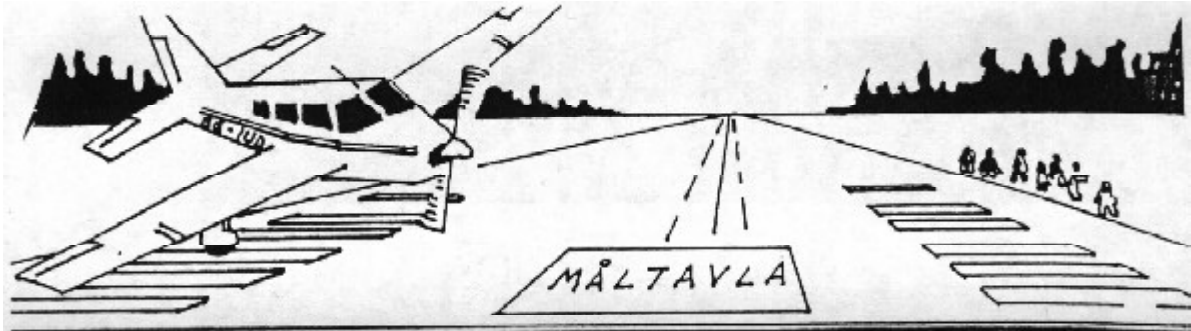
Detta är således ett utmärkt tillfälle för er som aldrig vågat ta steget och vara med i en tävling tidigare. Och ni vet väl att alla debutanter (LFK) får **gratis** flygtid!

Låter kul, eller hur?

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



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



Linköpings Flygklubb inbjuder till Safaritävlingen 2002

Linköpings Flygklubb inbjuder Dig till 2002 års upplaga av SAFARI-tävlingen. Tävligen genomförs efter de svenska reglerna för precisionsflygning och är datorunderstödd. Det var ju tänkt att den skulle genomföras i år som Rally, men eftersom SM skall genomföras på Visingsö och Stjärntävlingen utgår, så har jag från olika håll i riket fått önskemål om att göra en precisionstävling av den. Tävlingslicens är i år för SAFARI inte nödvändigt, men är bra om Du har. Om Du inte visste det, så ingår det en olycksfallsförsäkring i den. Löses via KSAK/FSM, tel: 08-764 60 95/96.

Ta tillfället i akt till en bra träning inför SM, eller om du bara vill komma och flyga en nav.runda. Tävligen är till för alla, och vill Ni flyga två, och tävla i rallyklassen så går det alldeles utmärkt. Skriv det under "Speciella önskemål".

DATUM: Lördagen den 1:e juni med söndagen den 2:e som reservdag.
TIDER: Navigeringsmomentet påbörjas 08.00, med LFK:are först.
Landningsmomentet genomförs ca 16.00 till 18.30.
PLATS: SAAB-fältet, Linköping med navigering över Östergyllen.
ANMÄLAN: Göres på tävlingskommitténs anslagstavla på klubben,
direkt till mig, senast fredag 24 maj.
AVGIFT: Ingen startavgift för LFK:are.
FRÅGOR: Besvaras av Gunnar Franzén, tel: 013-21 28 46; 070-9402325

FUNKTIONÄRER: Krävs som vanligt ett antal, så du som inte tävlar har här möjlighet att göra din insats, och du som känner på dig att jag hör av mig, boka in 1:e juni!

VÄLKOMMEN TILL EN TREVLIG DAG ÖNSKAR TÄVLINGSKOMMITTÉN, gm **Frasse**.



Aktuella landningstävlingensresultat

NATTUGGLAN 1		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 2002-02-25																
Vind: 240° / 5 kts		Bana: 29	Tävlingsledare: Per Persson													
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.
5	Per Persson	KEN	13		19,5	10		15	15		15	16		16	65,5	1
4	Krister Fersan	KEN	35		47,5	-8		28	<-25		100	5		5	180,5	2
2	Peter Purin	KEN	<-25		200	40		55	1		1	35		35	291	3
3	Erik Isaksson	KEN	<-25		200	-25		82,5	5		5	-25		50	337,5	4
1	Mikael Widén	KEN	-11		14	<-25		200	>45		100	>45		100	414	5

NATTUGGLAN 2		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 2002-03-04																
Vind: 240° / 10-15 kts		Bana: 29	Tävlingsledare: Per Persson													
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	7		10,5	7		10,5	9		9	10		10	40	1
7	Per Persson	IFX	0		0	23		32,5	-1		2	10		10	44,5	2
1	Krister Fersan	KII	24		32,5	1		1,5	21		25	5		5	64	3
3	Peter Purin	KII	15		22,5	<-25		200	-9		18	-8		16	256,5	4
5	Iver Hansen	KII	-15		52,5	20		30	<-25		100	<-25		100	282,5	5
6	Erik Isaksson	IFX	<-25		200	42		62,5	-25		50	20		20	332,5	6
4	Mikael Widén	IFX	<-25		200	<-25		200	0		0	17		17	417,5	7

NATTUGGLAN 3		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 2002-03-11																
Vind: 230° / 9 kts		Bana: 29	Tävlingsledare: Per Persson													
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.
6	Per Persson	IFX	-3		10,5	4		6	7		7	5		5	28,5	1
4	Mikael Widén	IFX	-15		52,5	2		3	12		12	-1		2	64,5	2
3	Iver Hansen	KII	-9		31,5	20		30	16		16	1		1	78,5	3
1	Krister Fersan	KII	-17		59,5	6		9	-8		16	11		22	106,5	4
2	Anders Wallerman	KII	32		48	5		7,5	<-25		100	45		45	200,5	5
5	Peter Purin	IFX	<-25		200	-1		35	-15		15	<-20		100	318,5	6



LFKs personal avtackas vid årsslutet vid en enkel bjudning.

Avtackning

