

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 3 2002



Mycket om klubbutflykter i detta nummer! (Sid. 5-7, 9)



Veckorna 28-30 finns våra flygplan på Kungsängen! Detta påverkar särskilt jourtjänsten! (Sid. 3)

Ny RNAV-kurs i höst! (Sid. 8)



Vårfest!

Missa inte vårfesten 14 juni! (Sid. 2)

Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Klubbverksamheten
- 3 Jourtjänsten
- 3 Marknadsföringsspalten
- 4 LuFF-spalten
- 5 Snart dags för sommarens stora klubbutflykter!
- 6 Klubbflygresan till Lidköping och Läckö 1/5
- 7 Kalmar 25 maj

- 8 Utredningsgruppen för reseflygplan informerar
- 9 Klubbutflykt till Stockholm
- 10 Glasögonhaveriet
- 11 GPS-aktuellt
- 12 Utdrag ur listorna i "GPS-pärmen"
- 12 Aktuella landningstävlingresultat

...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. 4): 3/8

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Wapadress

www.lfk.se/wap/index.wml

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 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 3

Detta nummer, det sista innan sommaren, visar med all tydlighet att klubbutflyktsgänget är aktivt! Bådar gott inför de särskilt spännande långresorna i slutet av sommaren.

När vädret är så bra som det varit sista tiden är hangarerna tomma, och folk är ute på äventyr med klubbens flygmaskiner. Därför vill jag så här inför sommaren åter uppmana alla medlemmar att skriva några rader för Kontakten! Jag är övertygad om, att det på många av dessa äventyr händer saker som är spännande att läsa om. Har du varit med om något roligt, lärorikt eller spännande - skriv en rad!

Tyvärr hann Sture inte med att skriva en flygchefsspalt till detta nummer, vi ser fram emot desto mer nästa gång.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Vårfest!

Klart du ska vara med! Ta med dina respektive också! Kom och ät lite god mat i ett glatt gäng! Fredag 14 juni kl 19:00 på klubben. Anmälningslista sitter uppsatt på anslagstavlan på klubben.

Frågor? Peter 0703-968369



På menyn
fördrink
silltallrik
kycklinggryta
dajmglass



vin eller öl till maten

kaffe

+ en tillsvidare hemlig aktivitet!

Allt till självkostnadspris ca 100:-.

Välkommen!

Ordförandens spalt



En hel del klubbmedlemmar tog chansen att flyga Diamond Star DA40. Personligen tycker jag det var en angenäm upplevelse. Flygplanstypen känns ny med både för och nackdelar jämfört med våra PA-28:or. Flygplanet vi hade möjlighet att prova har en Lycoming på 180 hkr. Personligen tycker jag dock att den kommande dieselmotorn, som enligt uppgift skall dra 27 liter/timme vid en marschfart på 145 knop, är mycket intressant. Vid ett besök på ILA i Berlin så presenterades

ett koncept med ett modkit för införande av just dieselmotorn TAE125 i PA-28 och Cessna 172.

Vad jag kan bedöma efter en snabb utvärdering så är timkostanden för en investering i en dieselmotor densamma

som våra Lycomingmotorer då dieselmotorn har ett TBO på 3000 timmar. Vi skall titta vidare på detta alternativ som måste vara intressant för att på sikt minska våra bränslekostnader. En annan fråga är hur man alltid får tillgång till JET A1. Om det blir många som konverterar till dieselmotorn i framtiden så löser sig frågan förmodligen per automatik.

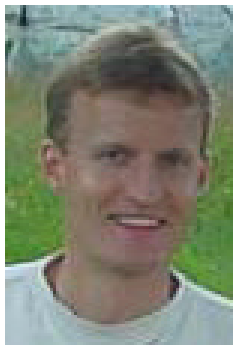
Vårt KM regnade tyvärr mer eller mindre bort. Tävlingen fick ställas in den ordinarie tävlingsdagen och genomfördes på söndagen med några få tappra deltagare som hade möjlighet att ställa upp. Kul att tävlingen kunde genomföras trots allt med tanke på de tävlingssugna och för Lars och Mats vilka som vanligt drog ett stort lass så att tävlingen kunde genomföras även i år.

Mycket bra och ett hjärtligt tack till alla inblandade.

Ha en fortsatt trevlig flygsommar!

Håkan Börjesson

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Vid det här laget har vi genomfört två landningstävlingar i dagsljus. Uppslutningen har varit god. Utflyktsgänget har varit vid Läckö slott, i Stockholm och i Kalmar, se separata artiklar! I närtid väntar vårfesten fredag 14 juni! Hoppas ni kommer och har en trevlig afton med god mat och dryck och en tillsvidare hemlig aktivitet! Anmäl er på listan som sitter på klubben!

Påminner om årets övriga aktiviteter:

27 maj	landningstävling kl 17
10 juni	landningstävling kl 17
14 juni	vårfest kl 19
28-30 juni	utflykt till Danmark
2-4 aug	utflykt till Tyskland
31 aug	öppet hus
26 sept	höstfest

Ha det, **Peter Purin**

GNS430

Om det uppstår fel på GNS430, t.ex. att det ej går att sända på Com1, eller den inte identifierar Nav1, kan det bero på mjukvarufel.

Följande städningsprocedur kan då ofta hjälpa:

- 1) Slå ifrån GNS430
- 2) Tryck på CLR-knappen och håll den intryckt, samtidigt som GNS430 slås på.
- 3) Fortsätt håll CLR-knappen intryckt c:a 5 sek.

Observera att det är mycket viktigt att ha all avionik avslagen vid motorstart och kupé p.g.a. att det då uppstår strömspikar. Detta kan vara orsaken till problemet med GNS430.

Thor

Jourtjänsten – Norrköping i juli

Jourtjänsten fungerar bra i år. Under juli-veckorna 28–30 finns flygplanen och jourtjänsten på Kungsängen. På grund av detta skall jourtjänsten gälla hela dagar under dessa veckor. Dagarna kan delas i fm 9–15 och em 15–21. Sex poäng per halvdag, samt ett extra poäng för resan till Norrköping. Se vidare information i jourpärmerna. Din insats behövs för att fylla dessa nya tider!

Lennart

lenmag@swipnet.se

Marknadsföringsspalten

Under de senaste månaderna har vi ägnat en stor del av tiden åt att analysera de undersökningar vi gjort samt att skriva på de rapporter som vi ska delge styrelsen.

Rapporterna kommer att ingående utvärdera resultatet av undersökningarna. Den viktigaste delen blir analysen där vi kommer att rapportera våra slutsatser, dvs. vilka lärdomar klubben kan dra av undersökningarna. Vilka är det som går våra kurser och hur ska kurserna marknadsföras? Vad vill befintliga medlemmar få ut av medlemskapet? Vad vet våra potentiella medlemmar och blivande kursdeltagare om allmänflyg? Dessa och många andra frågor hoppas vi snart ha ett svar på.

Rapporterna ha dragit ut lite på tiden framförallt p.g.a. deras omfattning och att vi vill få dem så seriösa som möjligt. Någon gång under sommaren räknar vi dock med att ha dem klara.

Daniel Hoffmann

Projektledare SMF

Tel: 013-27 40 03

E-post: danho367@student.liu.se

LuFF-spalten

Den nyss avslutade vårterminen har varit fylld av aktiviteter för LuFFs medlemmar. Efter den mycket lyckade LiFT-kvällen (Linköpings Flygträff) i februari inleddes terminen med LuFFs årsmöte. Johan Hammarström, föreningens grundare, avgick som ordförande efter tre år bakom spakarna. Undertecknad valdes till ny ordförande efter två år som vice. Övriga LFK-medlemmar som blev invalda i LuFFs styrelse är Magnus Linderud (vice ordförande), Johan Mårtensson (kassör) samt Martin Karlsson (ledamot). Tveka inte att hugga tag i någon av oss på klubben om du har några frågor eller funderingar om LuFF!

Som ny ordförande kan en kort presentation kanske vara på sin plats. Efter det sköna sommarlovet på nästan tre månader som nu stundar ska jag börja det tredje året på civilingenjörsprogrammet för industriell ekonomi vid Linköpings universitet. Jag har varit med i LuFF nästan sedan starten och haft cert i drygt två år (som jag tog på LFK). Jag håller för närvarande på att ta I-bevis och det borde vara klart någon vecka efter att du läser detta (fick just reda på att jag klarat teoriprovet!).

Arlanda

Den första LuFF-resan för året var en dagsutflykt till Arlanda. Vi flög med tre av klubbens flygplan en tidig lördagsmorgon i början av april. Vi hade ett pressat schema med bl.a. studiebesök i det nya tornet och på briefingkontoret inplanerat. På vägen till Arlanda blev vi tillfrågade av Stockholm Control om det var någon "special occasion" (vi var ju tre flygplan som flög samma rutt strax under varandra) och vi passade på att göra lite reklam för LuFF i etern! Strax efter att vi blivit klarerade på Trosa 2 Mike Arrival blev vi radarledda för en visuellflygning till bana 01L. Radarledningen gick rakt över Stockholm city så vi fick en otroligt vacker utsikt på vägen ner!

Efter att alla flygplan landat och parkerat med några minuters mellanrum ställde vi upp framför flygplanen för den obligatoriska gruppbilden med nya tornet i bakgrunden. Sedan hoppade alla 12 personer (inklusive chauffören som agerat fotograf) snabbt in i bussen, som körde oss till ankomsthallen för Schengen. Efter en kort promenad var vi framme vid det 83 meter höga tornet. Vi blev insläppta av vår guide som började med att visa oss arbetsutrymmena på marknivå, varefter vi tog hissen upp till ramptornet. Ramptjänsten sitter två våningar under "tornet" och har hand om parkering och alla rörelser på plattan. Det är även ramptjänsten som sköter ankomst- och avgångstavlorna i terminalerna och vi lyckades övertala dem att lägga in vår flight tillbaka till Linköping i systemet. Över hela Arlanda kunde man sedan se att flight VG602 skulle avgå till Linköping klockan 16.00!

Efter det korta besöket hos ramptjänsten tog vi trappan upp till toppen. Efter en liten guidning bland alla nya och moderna instrument fick vi gå runt fritt och prata med flygledarna. Trafiken denna lördag förmiddag var ganska lugn så de hade tid att prata med oss och visa hur systemen fungerade. Utsikten från tornet är

magnifik – förutom hela Arlanda kan man se Globen i Stockholm och domkyrkan i Uppsala!

Besöket i tornet var så intressant att vi hade svårt att gå därifrån – vi blev tvungna att ringa Briefing för att flytta besöket där till efter lunch. Lunchen intog vi i Sky City. Vid anländandet till Briefingkontoret möttes vi av den mycket trevliga personalen som började med att bjuda oss på kaffe. Sedan fick vi en rundvandring och vi lärde oss (nästan) allt som finns att veta om deras uppgifter och sysslor. Besöket var mycket lärorikt för såväl piloter som övriga LuFFare. Tyvärr glömde vi att försena våra färdplaner när vi ändå var där, så vi blev tvungna att ringa till dem istället strax efteråt...

Dagsutflykt till Stockholm

Två lördagar efter Arlandabesöket var det åter igen dags att styra klubbens Archrar mot huvudstaden. Denna gång var temat shopping och fika! Med oss hade vi en reporter från Lithanien, tekniska högskolans tidning. Han skulle göra ett reportage om LuFF och ville ta en hel del bilder, så det blev en del roteflygning innan vi aktiverade våra färdplaner och separerade. På vägen hem flög vi lite över Stockholms skärgård och lyckades få till en bra bild på SE-IUD med solnedgången i bakgrunden!

Göteborg över Valborg

Ytterligare (knappt) två veckor senare var det Valborg och vi fyllde tre flygplan med festsugna studenter och begav oss till Göteborg, där vi landade på Sæve flygplats. Efter att vi klämt in oss i två taxibilar åkte vi till vandrarhemmet som vi bokat. Det tog inte lång tid innan den medhavda ölen åkte upp. Festen hade börjat! När alla kände sig redo gick vi till den restaurang på Avenyn där vi med nöd och näppe lyckats boka bord kvällen innan. Vi dansade och hade skoj hela natten lång!

Första maj – dagen efter alltså – hade vi planerat att gå på Liseberg. Hela förmiddagen låg dock ett kraftigt Nimbustratustäck över södra Sverige, så vi började dagen med ett besök på Universeum istället. Det ligger i anslutning till Liseberg och är ett museum där man byggt upp världens stora klimatzoner – från Sveriges nordligaste delar till Australien i söder. Förutom tempererad natur finns en massa djur; allt från fåglar, fiskar och fjärilar till hajar, ormar och spindlar.

Efter lunch började solen att skina ner på oss, så medan vi väntade på att IMAX-föreställningen (kortfilmsbio på MEGASTOR skärm) skulle börja passade några av oss på att åka Fritt Fall respektive Hang Over på Liseberg. Själv åkte jag Fritt Fall och blev positivt överraskad av den fantastiska utsikten över staden!

Det var med viss motvilja som vi på kvällen flög tillbaka till Linköping. Vi hade haft det jättekul och önskade att vi kunde stanna. Men plikterna kallade – tyvärr. Lite rundflyg över Göteborg han vi dock med innan vi fick vårt färdtillstånd tillbaka till Linkeboda...

Flygveckan 2002

Varje år i maj ordnar LuFF en flygvecka. Under den veckan har vi utställningar på universitetet för att informera om oss och veckans aktiviteter. På torsdagskvällen ordnades provlektioner för studenter i samarbete med LFK. 10 personer

prövade sina vingar denna afton, varefter det grillades korv till allas förtjusning. Många bestämde sig på plats för att ta cert! På fredagskvällen ordnades provlektioner på segelflygklubben på Malmen. Även det var mycket uppskattat.

Som avslutning på flygveckan ordnade vi en resa till Visingsö på lördagen. Vi flög med tre flygplan vid 12-snåret och landade strax efter varandra. Alla var jättehungliga så vi tände grillen direkt! Innan vi åt spelade vi kubb på sandstranden. Det förlorande lagets "pris" var att bada i det kalla vattnet. Det slutade dock med att de flesta i det vinnande laget (däribland jag) badade före de flesta andra. Det var faktiskt inte så kallt!!!

Som sagt – terminen har varit fylld av aktiviteter. Många studenter har fått uppleva allmänflygets stora fördelar. Vi som är piloter har samtidigt fått dela vår glädje med våra passagerare. Att flyga när man ska någonstans är både effektivt och roligt – samtidigt som det roliga med att flyga gör att man åker någonstans! Det är denna förträffliga kombination vi i LuFF tagit vara på. Och fler resor kommer det att bli – garanterat!

Daniel Hoffmann

Ordförande LuFF

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

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

Telefon: 013-27 40 03

Snart dags för årets stora klubbutflykter!



Lundbygård B&B

Danska småöar 28-30 juni

Vi startar från Linköping på förmiddagen fredagen den 28 juni. Först flyger vi till Säve (Göteborg), för att tanka, och därefter sätter vi en sydvästlig kurs över Kattegatt mot Läsö.

Efter att vi landat på Läsös flygplats, cyklar vi söderut mot handelsbyn Byrum och inkvarterar oss på Östergård B&B [www.oeg.dk]. Under eftermiddagen och det mesta av lördagen cyklar vi på de sköna naturstigarna och besöker kultursevärdheter. Vi skall självfallet också smaka på öns fiskspecialiteter.

Senare på lördagens eftermiddag flyger vi söderut längs Jyllands östkust ned till det örika området söder



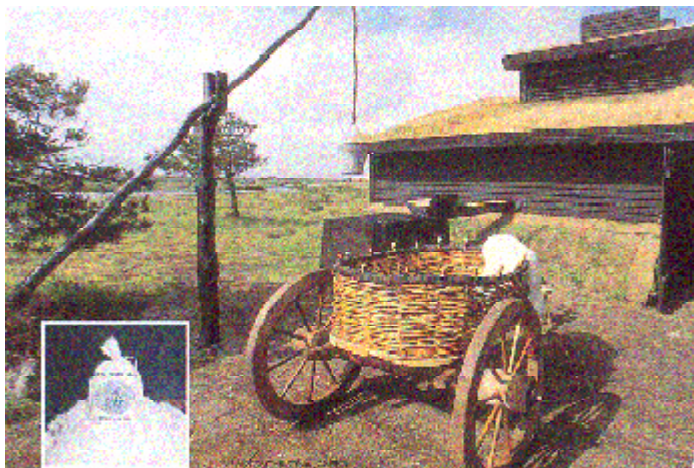
om Fyn. Här landar vi på ön Tåsinge för att inkvarteras på Lundbygård B&B.

Söndagen den 30 juni tankar vi flygmaskinerna och sätter kurs mot öst. Här får vi chansen att se imponerande stora byggnadsverk, nämligen broarna över Stora Bält och Öresund. Därefter flyger vi runt Köpenhamn TMA innan kursen sätts mot Linköping.

Se även:

http://www.slv.dk/Publikationer/AIS_Publikationer/VFG/AD_2_EKLS.pdf

http://www.slv.dk/Publikationer/AIS_Publikationer/VFG/AD_2_EKST.pdf



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 anhängare också! Frågor? Ring Peter 0703-96 83 69.

Klubbflygresa till Lidköping och Läckö 1/5.

Första maj mötte östgötarna med tråkigt väder. Det blåste friska vindar och himlen var grå. Det var tämligen höga moln men osäkert hur det skulle bli över dagen.

Till klubbresan västerut var från början elva personer anmälda. På grund av sjukdom och andra orsaker var vi tillslut bara tre kvar. Efter att avbokat förbeställda taxibussar och i övrigt anpassat resekostymen var det dags att bestämma sig. Hur skulle vädret bli egentligen? Med alla hjälpmedel vi kunde hitta sökte vi svaret och tyckte att resan nog kunde vara värt besväret. Det värsta som kunde hända verkade vara att få vända halvvägs.

Iver Hansen flög första benet till Skövde. Blåsten gjorde det hela lite hoppigt men inte mer än överkomligt. Sikten var god så utsikten, även från baksits, var förträfflig. Efter en bra utförd sidvindslandning var det dags för förarbyte och vidare flygning med Läckö som mål. Som gammal västgöte flög jag nu på mammas gata och även om blåsten fortsatte blev det några ovala varv runt slottet innan det var dags för slutspurt till Hovby (Lidköpings flygfält om någon missat detta). Även här blev det en kyttig inflygning men trots detta en fullt godkänd sättning.

Planet parkerades och förankrades efter alla konstens regler medan vädret blev sämre. En taxi beställdes och den fick ta oss in till Lidköping för restaurangbesök. Den jag tänkt nyttja visade sig stängd för dagen men en i närheten var öppen så Troja fick visa sin meny. Då började det regna...

Medans vi väntade på maten och åt upp densamma undrade vi om det var värt taxipengen ut till Läckö. Det visade sig då att taxibolaget hade fast pris dit och det var inte så farligt högt. Med mätta magar äntrade vi taxin i regnet för en mer marknära resa på det Kålland som vi tidigare flugit över.

Läckö är sevärt, inget snack om det. De

guidade turerna började just denna dag och vi tog en sådan för att få lite bättre grepp på de olika salar och rum som finns i slottet, eller rättare sagt de delar av slottet som visas. Guiden kunde sin sak även om en smula sarkasm kunde anas i de anekdoter som berättades. Undra hur han låter i slutet av säsongen...

Efter att beskådat slottet även utvändigt tog vi en fika i "Fataburen" som just skulle stänga så det var på håret att vi fick något. När vi sedan kommer ut därifrån har molnen spruckit upp och solen skiner på sitt bästa majhumör.

Att lapa vårsol är väl ett trevligt tidsfördriv i väntan på taxi.

Tillbaka på Hovby visar undertecknad de två PA-28 Warriors som Lidköpings motorflygklubb har i sin ägo. De har i princip samma kropp som Archer men Cadettens motor. Det kan säkerligen skilja på fler punkter men jag är inte så insatt i detaljerna. LMFK ska i alla fall ha en eloge för att de vårdar sina plan. De flyger även med hjulkåporna på och förhindrar glömda bogserstänger genom att ha köpt en typ med låsningsautomatik. Mycket fin stång. Den hoppar inte loss när man trycker eller drar i den och den kan inte heller glömmas på plats eftersom den med fjäderkraft skjuter loss sig ur noshjulsstället. Något för oss kanske?



Äntligen framme vid slottet bröt solen fram.



Vi gjorde två varv runt slottet innan vi landade i Lidköping.

När vi ska starta ser vi rådjur vid sidan av banan men eftersom denna är lång så taxar vi så långt bort vi kan och har god marginal till djuren när vi lättar. Rean till Skövde är ytterst odramatisk, landningen likaså eftersom vinden vridit och nu ligger nästan rätt i banans riktning. Sista förarbytet och Peter Purin tar oss med säker hand tillbaka över Vättern och fram till Saabfältet. I krokarna av Malmslätt kommer vi ikapp frontmolnen och kan se på marken att det regnat nyss. Det kommer däremot ingen nederbörd på oss utan väl tillbaka kan vi konstatera att vi haft en mycket trevlig resa.

Tredjepiloten **Håkan Frid**



Mellanlandning i Skövde på både dit och hemresan



Pasta och pizza blev det till lunch på restaurang Troja.



En fascinerande fontän med ett frissnurrande stenklot! Slottet i bakgrunden.



En påkostad modell visar Kronans utbredning på Östersjöns botten.

Kalmar 25 maj

Efter noggrann kontroll av vädret denna mulna dag bedömde vi att vädret skulle vara tillräckligt bra för ett försök att komma iväg. Vi fick ta oss fram på 1000 fot ett tag innan vädret blev markant bättre över kusten. Efter det var vädret utmärkt resten av dagen med stekande sol framme i Kalmar.

På väg till Kalmar kunde vi konstatera att fältet i Västervik var stängt pga motortävlingar. Vi fortsatte till Oskarshamn för pilotbyte. I Oskarshamn kom vi i samspråk med två FFK medlemmar som var ute på övning. Det visade sig att den DA40 som vi haft på prov i klubben nu står i en hangar i Oskarshamn, med bruten propeller! Någon har dessvärre startat motorn med ett hinder i vägen, kanske en dragstång, och slagit sönder samtliga tre träblad. Mycket synd.

Framme i Kalmar tog vi taxi till centrum (130:-). Taxichauffören tipsade oss om ett lämpligt lunchställe med en uteservering vid stadens torg. Torget var fullt av utklädda gymnasieelever som hade ett examensjippo.

Med mat i magen gick vi igenom den intressanta utställningen på läns museet om regalskeppet Kronan. Under ett slag mot danskarna 1676 utanför Öland gjorde detta Sveriges största slagskepp en felaktig vändning varvid skeppet välte. Krutdurken exploderade och katastrofen var ett faktum. 1980 började Anders Franzén ta upp delar av vraket.

Efter museet fann vi tyvärr att den ryska ubåt som ligger i hamnen inte var öppen för visning just nu. Vidare till slottet i stället. Slottsparken var nu full av studenter som laddade inför en fest senare på kvällen.

Vistelsen i Kalmar avslutades med ytterligare ett restaurangbesök på en restaurang som taxichauffören också hade rekommenderat. Där åt vi en fantastiskt god Tournedos på ett hett gjutjärnsfat med en härligt ostdrypande potatisgratäng. Betyget blev 5 spakar i magen!

Hemfärden blev bekväm på hög höjd i helt stilla luft. KITens GNS430 höll oss på spåret och autopiloten gjorde resten. Mellanlandning i Byxelkrok och Hultsfred.

Peter Purin



Gert, Håkan och Peter under mellanlandning i Oskarshamn.



En bekväm flight på vägen hem.

Utredningsgruppen för reseflygplan informerar

FG LFK (flygplansutredningsgruppen) fortsätter att utreda olika reseflygplansalternativ. Under maj månad fick medlemmarna i LFK chansen att testa flygplanet DA40 (denna maskin presenterades av RTL i en artikel i tidigare nummer av Kontakten). I nästa nummer av Kontakten kommer vi att redogöra för flygplansgruppens gemensamma bedömning av DA40. Vi hoppas även under sommaren få en Piper Lance demonstrerad (6-sitsigt flygplan som flygs i ett antal flygklubbar i Sverige idag). En sådan demonstration kommer att annonseras i LFK när den blir aktuell. Efter genomfört Piper-test avser vi att jämföra DA40 med Piper Lance då det är dessa två flygplanstyper vi ringat in i utredningen.

Sommaren närmar sig och frestelsen att flyga gör sig allt oftare påmind. I RTL (Rese- och tjänsteflyg i Linköping) finns det många som vill och ska iväg på flygsemester. Att

flygsemestra med privatflyg är oslagbart! Är du också intresserad av reseflyg? Tveka inte att anmäla dig till RTL! Gruppen finns till för dig som reseflyger (eller vill reseflyga).

Med hopp om en härlig flygsommar!

Johan Hammarström
RTL-gruppen

Telefon: 070 – 481 00 09
E-post: jo-ham@sectra.se

Om RTL och FG RTL:

RTL står för Rese- och Tjänsteflyg i Linköping och är en intresseförening för att främja reseflyget i Linköping. Flygplansgruppen i LFK (FG LFK) är en grupp inom RTL som bildats för att tillsammans med styrelsen i LFK arbeta fram en plan för reseflygplansköp i klubben. Samtliga personer i FG LFK är medlemmar i LFK.

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 fortsätter i höst med den populära RNAV-kursen. En kvällskurs kommer att hållas under dagarna 2:a, 4:e och 9:e september mellan klockan 18:00 och 22:00. Den 7:e och 8:e september genomförs även en helgkurs som är schemalagd mellan klockan 09:00 och klockan 16:00.

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 - helgkurs

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, 013-18 03 01
Daniel Hoffmann, tel. 013-27 40 03, 0706-05 83 75

På gång i LFK

Gripen 4	10 juni
Vårfest	14 juni
Klubbutflykt till danska öar	28-30 juni
Klubbutflykt till Hodehagen	2-4 aug.
Öppet Hus	31 aug.
Gripen 5	2 sept.
Gripen 6	14 sept.
Hangarfest	26 sept.

Några övriga aktiviteter utanför LF

SM i precisionsflyg på Visingsö	14-15 juni
Fly-In i Eksjö	6 juli
Wheels & Wings i Varberg	20-21 juli
Kräftstjartsvängen	9-11 aug.
RV-fly-in i Höganäs	16-18 aug.
Öppet Hus på Tullinge	24-25 aug.

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

Klubbutflykt till Stockholm

Den 20e april var det tänkt att vi skulle ha åkt till Hornborgasjön och trandansen. Pga att tranorna var ivrigare i år så genomfördes den utflykten redan den 6e april, se förra numret av Kontakten! Eftersom plan och piloter redan var inställda på en utflykt den 20e april så tog vi en sväng till Stockholm i stället.

I strålande vårväder landade vi på Barkarby med tre flygplan. Johan Mårtensson och Daniel Hoffman, som också är med i LUFF, tog var sin Archer och fyllde dem med glada studenter. Gert, Lennart, Iver och jag tog en Cadet.

Efter taxi till Stockholms centrum var det fria aktiviteter. LUFFarna shoppade medan vi andra tog det lugnt och bara åt och njöt av solen. En härlig utelunch på Mosebackes terrass och en mycket dyr kopp kaffe i Gamla Staden blev det. Lennart passade på att lyssna av en konsert medan vi andra slappnade av i Kungsträdgården.

Text & foto: **Peter Purin**



En snabb lunch utanför Barkarbys klubbstuga.



A man and his machines!



Lunchbuffé på Mosebacketerrassen.



En sista planering inför hemfärden.

Glasögonhaveriet

I övre delen av Karibiska havet ligger Antillerna. Västerut står skuggan av det smala och oroliga Mellanamerika, i norr rider Kuba, Haiti och Puerto Rico spärr mot de tropiska oväder som varje säsong växer sig inåt Mexikanska Golfen.

Österpå buktar sig småöarna Antiqua, Guadeloupe, Dominica, Santa Lucia, Barbados, Grenada, Tobago och Trinidad som en snöplog ut i Atlanten. Vi är mellan 15 och 20 grader nord, 60 och 80 grader väst, i de forntida sjörövarnas odelade himmel.

Från sagoön S:t Croix alldeles på den 65:e breddgraden startade en varm septembermorgon en av världens mest erfarna piloter i en Grumman flygbåt.

Hans namn var Charles Blair, 69 år gammal, och hade tillbringat sitt liv allt sedan tonåren i olika delar av världen, alltid i ett flygplan. Blair hade samlat mer än 42 000 flygtimmar eller fem hela år i luften. På flygbåten Grumman 21 A hade han 5300 timmar och femton års erfarenhet i Karibien. Den här flygningen till S:t Thomas på Virgin Islands skulle komma att bli hans sista!

Kapten Blair var alltså efter ett långt och innehållsrikt liv som flygare på hela jordklotet stadd i utförsbacken, men han var fortfarande oklanderligt frisk till kropp och själ. Han hade nyligen gjort sin pilotcheck och en omfattande läkarkontroll, vilken bara bekräftade en tidigare diagnos att han såg lite illa och behövde bära glasögon. Blair hade ett brinnande intresse i livet, flygbåtar. På just den Grumman 21 som han nu flög var han en av världens främsta specialister.

Maskinen N 7777 V lämnade som Flight 941 ön S:t Croix klockan 1003 för en halv timmes flygning rakt norrut till första målet. Vädret var kristallklart, vinden från östsydost styrka sex meter per sekund, ännu en härlig dag på dessa lata latituder hade tagit sin början!

Tio passagerare hade embarkerat därav tre barn. Ett av dessa, en flygintresserad 14-åring fick sitta framme i högerstolen bredvid piloten, och kom att bli det främsta vittnet när det sedan gällde att försöka utreda vad som hänt och hur kaptenen agerat. Efter starten med den när fem ton tunga, tvåmotoriga flygbåten steg man till fem hundra meters höjd och flög mot norr. Vinden vid havsytan tilltog något i styrka och man såg kraftiga dyningar, vågsvall och hjäss här och där under sig. Klockan 1017 hade man en dryg svensk mil kvar till S:t Thomas när den vänstra motorn plötsligt stannade efter en explosion. Den runda kåpan på motorgondolen var försvunnen och delar hängde lösa ut från motorn som tarmar i en stor, svart mage. Det rann olja och kabinfönstret på vänster sida täcktes snabbt med en tjock, mörk hinna. Klockan 1018 på radiofrekvensen: - Tornet från Antilles 77 Viktor. Vi är tio kilometer ut i söder, har förlorat en motor, kan ni sända ut en båt mot oss. Vi har tio passagerare ombord och går ner invid kusten!

Klockan 1019. – Vi måste nog landa en bit ut i havet, skynda på med räddningsbåten! Detta var den sista radiokontakten med kapten Blair!

Klockan 1020. – Tornet från Antilles 550, vi ser honom, vi följer efter på avstånd! Klockan 1021. – Han går ner i vattnet nu, se till att få ut en båt omedelbart!



Seaplane Piaggio. Snarlik men mindre än den som havererade i Västindien.

När vänster motor exploderat hade kapten Blair stängt av bensin och olja samt ställt proellerbladen som knivegg mot luftströmmen, slagit från magneterna på den felande motorn. Det var varmt, planet var tungt lastat, och kunde inte hålla sin flyghöjd. Den mycket erfarna piloten försökte då att nyttja den luftkudde som bildas mellan planet och havsytan genom att flyga på 5 – 10 meters höjd för att ta sig in mot kusten och till lugnare vatten.

Efter starten hade Blair tagit av sig sina glasögon och placerat dem i bröstfickan på sin vita uniformsskjorta, och där låg de också när han långt senare anträffades drunknad på 25 meters djup. Blair försökte till en del att kompensera sin stoppade motor med att luta maskinen för att ligga rätt i luften utan att tvära, kana eller tappa fart och höjd. Den högra motorn gick på fullgas och kaptenen höll hårt i ratten med båda händerna. Om han därefter försökte att landa på vattnet eller om ena vingen helt enkelt skar ner i en vågtopp beroende på att Blair såg illa hade inte gått att få någon klarhet i, men den kvarvarande motorn arbetade hela tiden på fullgas, även när sjöflygplanet gick ner i den Karibiska sjön, hjulade två varv runt sin egen axel, bröts sönder och lade sig till ro på sandbotten tjugofem meter ner bland koraller, färgglada fiskar, nyfiken och hungrig haj!

Kapten Blair och tre passagerare omkom genom krosskador och drunkning. De övriga inklusive de tre barnen klarade sig med livet i behåll. Det är illa varje gång som mångårig erfarenhet, kunskap och omdöme måste ifrågasättas, men gammal är inte alltid äldst, inte ens under de mest idealiska väderförhållanden och vid spakarna i ett aldrig så lättmanövrerat och pålitligt flygplan. Det är många som tycker att 60-70 år är en för hög ålder för att flyga aktivt, högre certifikat och tillstånd dras också in i detta åldersområde, så även i Sverige. Det finns dock verksamheter som kan skötas som pilot även efter denna gräns, där åldrandet verkar så individuellt på olika människor!

Text & foto: Ulf Wiberg

GPS-aktuellt

Uppdatering av databaser

Efter en del administrativt trassel har nu äntligen databaserna i våra Bendix/King KLX 135A (installerade i SE-KEN, -KII och -KMH) uppdaterats. Med tanke på kostnaderna blir det i fortsättningen högst 1 gång/år. GNS 430 i SE-KIT uppdateras varje månad för IFR-bruk. Databasen i den portabla Garmin 55 är gammal men någon uppdatering är ännu ej beslutad.

GPS-pärm

En nyupprättad pärm, betecknad "G P S" på ryggen förvaras nu i NAV-rummet, överst i pärmhyllan. Kapitlen i den är: Installationer, Manualer, Databaser, NAV-punkter (SUP/USR), Kurser, Artiklar, Korrespondens och Dagbok. I kapitlet Manualer finns en lånelista, där kortvariga lån av manualer kan antecknas. Vi behöver framför allt veta var manualerna finns. Garmin 55 1 ex, KLX 135A 4 ex, GNS430 1 ex.

Uppdatering av SUP/USR-punkter

En genomgång av SUP/USR-registren har gjorts. Inaktuella punkter har raderats och en del nya införts. De punkter som är allmänt gångbara har förts in på listor i "GPS-pärmen" i NAV-rummet. De "personliga" finns dock ej med på dessa listor annat än på begäran. Registren i KLX 135A och Garmin 55 har plats för 250 och GNS 430 1000 SUP/USR-punkter. Det är de "personliga" punkterna som drabbas om kapaciteten blir otillräcklig. I SE-KEN, -KII och -KMH är registren likvärdiga betr. "allmänna" punkter (på listorna införda) men däremot inte betr. "personliga" punkter.

KLX 135A

I GNS430:s databas finns bl.a. RNAV-punkter för ATS-router, t.ex. PELUX, MIKNA men däremot inte i KLX 135A:s databas, varför t.v. 45 sådana punkter förts in manuellt i SUP-registret. Sid 3 i SUP-kapitlet är avsett för kommentarer och där har för varje punkt införts: beteckning, ändamål, geografiskt område och pilotnr (signatur), se exempel nedan.

118.00	MIKNA	USR
136.97	RNAV	- PKT
> Leg	HYCKLINGE	
SUP 3	589	

APT VOR NDB SUP ACT NAV FPL CAL SET OTH

För övriga allmänna punkter måste någon förkortningsprincip tillämpas i beteckningen. Det finns plats för 5 tecken men för att snabbt göra inställningar har beteckningar med endast 3 tecken använts. Därvid har principen varit att använda de tre första bokstäverna i punkternas namn, t.ex. NORRTORP. Om tveksamhet råder ang. beteckningen NOR kan man vrida fram sid. 3, som förtydligar NOR-beteckningens innebörd, se exempel nedan.

118.00	NOR	USR
136.97	NORRTORP	
> Leg	ESNK	REP
SUP 3	589	

APT VOR NDB SUP ACT NAV FPL CAL SET OTH

Beteckning
Namn
Rapportpunkt VFR Nyköpings CTR
Pilot nr (signatur)

Om en beteckning redan är upptagen, används den sista bokstaven i stället för den tredje. T.ex. LJUNG bet. LJU, LJUNGA bet. LJA.

Garmin 55

I Garmin 55 har inga RNAV-punkter införts, då det endast finns plats för 4 tecken i beteckningar. De beteckningar som använts för övriga allmänna punkter i KLX 135A har i flera fall ej kunnat användas, då de sammanfaller med t.ex. VOR-beteckningar världen över. Beteckningsprincipen har därför övergivits. Någon kommentarsida i USR-kapitlet finns ej heller att tillgå i Garmin 55. Listan i "GPS-pärmen" visar hur alla allmänna punkter betecknas.

GNS 430

Då RNAV-punkter finns i databasen har endast övriga allmänna punkter införts manuellt. Inga kommentarsidor finns i USR-kapitlet, varför förklaring till beteckningar måste sökas i listorna i "GPS-pärmen".

Radering av FPL och SUP/USR-punkter

Under kapitlet FPL (Flight Plan) i KLX 135A finns plats för 9 router, 3 st FPL 7, 8 och 9 är reserverade för begränsningslinjerna för sektor SYD, sektor ROXEN och Saab CTR, som flyglärarna behöver för att inte flyga "vilse". Då det bara återstår plats för 6 FPL måste efter användning radering ske. Man kan nämligen inte veta, om en inlagd FPL har använts eller skall användas.

Personliga NAV-punkter för engångsbruk skall naturligtvis raderas efter användning för att inte SUP/USR-registren skall bli onödigt stora.

Hur radering görs i KLX 135A visas i manualen på sid 3-59 "Delete a user defined waypoint from the OTH 3 page". 1. Ställ in kap. OTH (längst till höger). 2. Vrid fram till sid. 3. 3. Tryck på markören (cursor). 4. Bläddra fram beteckningen, som skall raderas med stora vredet. 5. Tryck på CLR. 6. Tryck på ENT.

Radering i Garmin 55 utförs enl. anvisningar på sid. 3-7 och 3-8 i manualen "To delete a waypoint from memory". 1. Tryck på Waypoint-knappen. 2. Flytta markören under beteckningen. 3. Tryck på MORE tills "DEL" visas. 4. Avsluta med att trycka på ENT.

Radering i GNS 430 utförs enligt anvisningarna på sid 117 i manualen. OBS: Om en punkt ingår i en FPL måste den först strykas i FPL, eller FPL raderas innan punkten kan raderas i SUP/USR-registret.

Pilot nr. 589 **Ernst Persson**

Utdrag ur listorna i "GPS-pärmen"

Route-punkter för RNAV införda i SUP-reg. KLX 135 A i GC-KCN-reg. i KMH

Utg 1, 2002 04 17

Lane	Route	Namn	Beläggningar	Koordinat N	Koordinat E
	MUM 850	ABAMA	Kias	5759 11 9	0153410 6
	MUM 852	BAKIL	Sundsvall	575820.0	0175612.4
	ESGJ SID	SENGI	Lönköping	574920.3	0144922.5
	TULT314, Y/U/Y430	DEGAL	Gäve	6038 19 6	0175724 0
	ESDF STAR	DERAX	Kronoberg	564041 6	0152301 7
	ESGJ STAR SID	TEFIN	Lönköping	571250 3	0135526.4
	MUM607	ELBOG	Luleå	650540 3	0210157 4
	MUM 872	ELPAX	Malaxander	560543 7	0161624.1
	ESMS/ESTL STAR	GAMMA	N. Markaryd	560400 0	0133357.6
EN		GARSU	BO Gärdesten	5935 05	01156 10
EN		GCTUR	"	5954 00	01135 00
EF		HAAP	N. Pori	6139 55	02147 51

Navigeringspunkter införda i SUP-reg. KLX 135 A och i USP-reg i Garmin 55

Lane	Namn	Beteckningar	Koordinater
		KLX 135 A Garmin 55	Lat. N Long E
	Björnmalmen ESSB REP	BJO BJO	5919.0 01757 0
	Bogsta ESKN REP	BOG BOG	5852.3 01708.4
	Bonus ESGP REP	BOH BOH	5750.50 0120 50
	Boson ESSB REP	BOS BOS	5823.00 01810 00
	Bortnaryd ESGJ REP	BOT BOT	5745.6 01353 25
	Dockar ESSP REP	DOC DOC	5829 60 01618.38
	Finspong, Sonstorp APT	FIN SON	5844 10 01536.40



Aktuella landningstävlingresultat



GRIPEN 1		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 2002-05-06		5) Ostillåten motoranvändning 6) Ostillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind: 110° / 5 kt		Bana:	Tävlingsledare:												
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	
2	Lars Östling	IFX	1		3	3		6	0		0	6		18	27
4	Anders Wallerman	IFX	0		0	12		24	4		8	0		0	32
6	Iver Hansen	IFX	-1		7	-9		36	0		0	-15		105	148
1	Gert Eriksson	KMH	14		42	>45		200	25		50	20		60	352
3	Peter Purin	KMH	>45		400	-7		28	10		20	4 (?)		12	450
5	Mattias Kastman	KMH	3		21	<-25		200	-10		40	-3	7	400	661

GRIPEN 2		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 2002-05-13		5) Ostillåten motoranvändning 6) Ostillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder													
Vind: 280° / 6 kt		Bana: 29	Tävlingsledare:												
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	
6	Lars Östling	IFX	-7		49	7		14	0		0	1		3	66
4	Anders Wallerman	IFX	14		42	40		80	1		2	14		42	166
5	Gert Eriksson	KIT	-9		63	-12		48		1	200	25		65	376
2	Iver Hansen	IFX	13		39	<-25		200	>45		200	7		21	460
3	Henrik Ejderholm	KIT	1	2	153	30	2	210	16		32	35		95	490
1	Lars Theodorsson	KIT	<-25	2	400	<-25		200	>45		200	0	2	150	950
7	Peter Purin	KIT	-17	2	269	<-25		200	>45		200	>45	7	400	1069