

KONTAKTEN

MEMLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 4 2002



Flera besökare från LFK på EAA fly-in på Barkarby (sid 11)

FFK-övning i Finspång, med tävling om Östgötapokalen (sid 8-9)



Hangarfest den 26 september!

Innehåll:

3	Ordförandens spalt	10	Klubbresa till "Hodenhagen"
3	Klubbverksamheten	11	EAA fly-in på Barkarby
4	Flygchefen har ordet	12	Visby
4	Markandsföringsspalt	12	Oally 2002
5	LuFF-spalt	13	Vägen till Amerika
5	Vårfesten	14	Safaritävlingen 2002
6	Minnesord Arne Kjellström	15	SM 2002
7	Klubbresa till Danmark		
8	FFK-övning i Finspång		
9	Östgötapokalen		

...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. 5): 28/9

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Wapadress

www.lfk.se/wap/index.wml

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 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 – 16.00

Bokning

Vard. 08.00 – 16.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott
Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

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

Annonser

Säljes

1 flygoverall C50. Grön, flygvapnets standardutgåva. 750:-
Bengt Bergholm, 070-658 67 80

Ordförandens spalt



Sakta sinar så dennasoliga sommar bort, och allvaret har åter så sakta tagit sin början. Dessförinnan fredagen den 2:e augusti så var vi några förväntansfulla medlemmar som gav oss i väg

söderut, med IUD och KEN, mot Hodenhagen i norra Tyskland. Efter flygning på 1000 fot till Sturup så kom vi inte längre p.g.a. en massiv "stationär" kallfront med en hel del CB moln. Vi kände till fronten men hoppades som vanligt på att vädret skulle bli bättre än prognosen. Det skulle dock visa sig att den soliga sommaren hade gjort ett tillfälligt lokalt avbrott i södra Skandinavien just denna helg. Fronten låg parkerad som en massiv vägg i riktning från väst till öst från norra Holland norr om Tyskland och vidare över Danmark och norr om Polen.

Efter en halv dag på Sturup så beslöt vi att avvakta till lördagen. Vi kan rekommendera Sturup Airport Hotel som ligger i nära anslutning till terminalen, med trevlig personal, restaurang, bar och swimmingpool ute.

Kallfronten låg kvar på lördagen och molnbasen var om möjligt ännu lägre med sikt klart under planeringsminima. I Malmö kom ett häftigt regn som resulterade i en del översvämningar på vissa vägar in till city. I landet i övrigt,

förutom i Skåne och på västkusten, så var flygvädret utmärkt. Efter många diskussioner hit och dit om huruvida det fanns en liten chans till förbättring av vädret eller inte så beslöt vi oss för att avbryta resan. I detta läge hade vi mycket hjälp av informationen från olika satellitbilder som finns på Internet.

Även om vi alltid är väderberoende så är aldrig roligt att ändra en planerad resa, ännu mindre den här gången då vår värd Dieter Hoch hade planerat vår ankomst en längre tid. Han hade tagit fram ett digert program, ordnat husrum och hyrbilar till rabatterat pris samt engagerat ett 15-tal medlemmar i deras klubb. I detta läge är det dock viktigt, precis som alltid, att inte lockas att ta några risker. Denna gång hade inte ens ett IFR certifikat hjälpt oss att nå slutmålet.

Lördagen tillbringade vi i Köpenhamn. Ett besök i där är alltid lika trevligt så vi hade inga problem att få dagen att gå. Programmet blev förutom promenad på Ströget i strilande regn, besök på Glyptoteket (museum) och Planetarium. Det är förresten ett bra tips till er som funderar på att gästa Köpenhamn flygledes, parkera flygplanet på Sturup och ta bussen in till centrala Köpenhamn. Resan tar 45 minuter och kostar endast 120 kr.

Efter ytterligare en natt på Sturup Airport Hotel så styrde vi kosan till Visingsö som hade sitt årliga Fly-in, via besök på Ljungby:s flygklubb. Visingsö hade besök av rekordmånga flygplan och mycket folk samt bjöd på ett strålande badväder,

som håller i sig ännu denna dag när vi går in i sista veckan i augusti.

Dagen avslutades med att vi rundade Vättern via Jönköping och söder Askersund. Totalt sätt blev det trots allt en lyckad resa. Vi fick flyga tillsammans och utbyta erfarenheter vilket trots all det viktigaste även om det varit kul att träffa nya flygare i Tyskland.

Vi gör ett nytt försök i vår. Då hoppas jag att vi kan bli fler flygplan. Vi kan inte ha lika stor otur med vädret två gånger i följd! Förhoppningsvis kan vi locka med en del IFR-piloter så kan vi åtminstone kan flyga i moln utan CB.

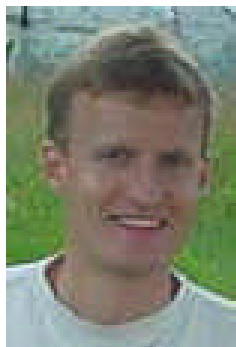
I övrigt så har det varit en relativt bra flygsommar för klubben med tanke på att vi ombaserade till Norrköping under tre veckor i juli. Styrelsen arbetar vidare med reseflygplansfrågan. En utvärdering av flygningarna med DA40 har sammanställts och nästa steg är att besluta oss för vilket flygplan som passar oss bäst. Därefter måste vi lösa finansieringsfrågan.

Vi fortsätter även att undersöka för- och nackdelar med nya motoralternativ till i första hand våra PA-28:or. Styrelsen återkommer med mer information i dessa frågor under hösten.

Till sist vill jag rikta en tanke till klubbens trotjänare Arne "Kjellis" Kjellström som lämnade oss i slutet av juni. Det kommer inte bli som förr när man kunde sitta på klubben både vid luncher och kvällar och lyssna på Arne när han berättade goda minnen och gav goda råd.

Håkan Börjesson

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Perioden sedan förra Kontakten har varit ganska intensiv vad det gäller klubbverksamheten. Vi har klarat av några landningstävlingar, vårfesten, resan till Danmark och "Tyskland". Ni kan läsa mer om dessa arrangemang längre fram i tidningen. Ett stort tack till alla er som har varit med och bidragit till trevliga upplevelser!

Uppslutningen till klubbutflykterna

kunde dock vara lite större. Vi har ca 400 medlemmar. Varför är då bara 1-2% med på utflykterna? De flesta som är med brukar efteråt vara eniga om att det varit mycket trevligt! Tänk på att det är ett bra sätt att lära sig att flyga lite längre bort än man skulle våga göra på egen hand.

Man lär sig alltid något litet trick varje gång man är ute och flyger med andra piloter.

En liten sak att tänka på bara. Vi har inte kört med bindande anmälningar men, ni som anmäler er till utflykter och som sedan drar er ur i ett sent skede. Tänk på hur pinsamt det är för den som har ringt och bokat t.ex. hotell och buss att ringa igen och boka av någon dag innan eller kanske t.o.m. samma dag!

I höst ser vi fram emot följande:

lör 31 aug	LFKs öppet hus kl 10-18
mån 2 sept	Landningstävling Gripen 5 kl 17
lör 14 sept	Gripen 6, klubbmästerskap
tors 26 sep	Hangarfest

Peter Purin

Flygchefen har ordet



När detta skrives är verksamheten åter i full gång på ESSL, ombaseringen till ESSP under 3 veckor i juli fungerade bra med stor gästfrihet på Norrköpings flygklubb. När det gäller

banarbetena på Saab-fältet, så fortsätter dom under hösten. Restriktionerna blir mest att vi inte kommer få göra studs o gå vissa tider på dagarna. Under norrköpingsveckorna hade vi tillgång till Bråvalla-fältet för detta ändamål, ev kommer vi att försöka få detta tillstånd förlängt.

Flygplanuthyrningen till medlemmarna har ökat i år, flygplanen har haft en hög tillgänglighet och stoppen för periodisk tillsyn har varit korta. På bokningssidan går det däremot att göra mer, bl a när det gäller avbokning. Om man bokar av pga väder, måste det av naturliga skäl få göras sent, men när det gäller avbokning av andra skäl är det del piloter som bokar av onödigt sent - eller inte alls! Och återigen, boka inte "hela dagen" om du räknar med att komma hem tidigt på kvällen. Det är många fina kvällsflygningar som inte blivit av pga att planen kommer hem långt innan bokningstiden gått ut. Och ju mer vi kan hyra ut våra flygplan, ju lägre blir timkostnaden för alla.

Säkerhetsutrustningen har några gånger i sommar varit "överbokad", och det har ibland varit oklart vilka som bokat först när utrustningen inte räckt till. Vi ska försöka göra ett säkrare bokningssystem för båtar och västar, och kanske överväga att ytterligare öka antalet flytvästar.

Flygskolningen har minskat jämfört med förra året, och vi har för närvarande inte full sysselsättning åt flyglärarna. Som vanligt kan alla medlemmar göra en insats genom att försöka värva nya elever, nästa PPL-teorikurs börjar den 17 september. På IR-sidan väntas ökad skolning i höst, efterhand som deltagarna i den avslutade teorikursen blir klara med sina teoriprov. En ny IR-kurs startar i oktober, intresseanmälningar mottages på e-post irkurs@lfk.se.

Åtminstone två gånger i år har det hänt att våra flygplan kommit hem med extremt lite bränsle kvar i tankarna, detta är en flygsäkerhetsrisk! I ena fallet var piloten oklar över räckvidden med standardtankning, det står i flygplanets lastningsinstruktion hur många liter man har då. Bränsleplanering är bland det viktigaste en pilot har att göra innan flygning påbörjas.

I förra Kontakten stod ett tips om hur man i vissa fall kan komma runt fel i programvaran i GNS430 i SE-KIT. Åtgärden bör användas med urskillning när man är någorlunda säker på att fel föreligger, eftersom man samtidigt raderar ut lagrade färdplaner. Rutinen är i första hand avsedd för flygtekniker.

Under senare år har många piloter haft rutinen att alltid slå på NAV-ljusen under punkt "Ev belysning" på checklistan. Detta är onödigt på dagtid, och sliter på lamporna som då måste bytas oftare. Det räcker att slå på NAV-ljusen om man startar efter eller strax före solens nedgång.

Så vill jag påminna om våra H50P-kurser som ersatt de tidigare PFT-kurserna. Det är fortfarande så att medlemmar som gör sin PC alternativt flygträning hos LFK förväntas delta i en H50P-kurs i anslutning till PC/flygträning. På så sätt får man en mera komplett uppdatering av sitt flygkunnande vartannat år. Nästa gång är måndag 25 november kl 18.30, anmälan på klubben. Styrelsen har beslutat återinföra en avgift för kursen, 150 kr.

Nya PPL har sedan sist "erövrats" av Magnus Linderud, Mats Torbjörnsson, Peter Lind, Lars-Gunnar Hök, Martin Carlsson, Ulf Jerrevång och Magnus Brege. Krister Rydén har fått IFR-bevis enligt BCL-C. Den förste i LFK att få IR-behörighet enligt JAR-FCL blev Daniel Hoffman, som gjorde sitt flygprov i slutet av juni. Vår flyglärare Tommy Lindström har utbildats till IFR-instruktör, liksom Göran Brask från Örebro. Vi gratulerar samtliga.

Sture B

Marknadsföringsspalten

Det börjar nu dra ihop sig för färdigställandet av marknadsplanen för LFK. En stor del av materialet grundar sig på resultatet av våra undersökningar. Innan vi sätter den sista punkten önskar vi dock få in eventuella förslag från alla de medlemmar som önskar bidra till LFK:s framgångsrika marknadsföring!

Det spelar ingen roll om du flyger 0 eller 500 timmar per år. Det viktiga är att alla som vill och sitter inne med idéer får komma till tals. Alla förslag kommer att beaktas.

Förslagen får röra i princip vad som helst som har med LFK:s marknadskommunikation att göra, såsom reklam, öppet hus, verksamhet, etc. Här följer lite förslag på områden för att gnugga geniknölarna:

I vilka medier ska LFK marknadsföras? Vilka egenskaper hos produkten (flygutbildning, flygplansuthyrning) ska accentueras? Vilka ska vi vända oss till? Vilka ska vi inte

vända oss till? Är det essentiellt att erbjuda finansieringsalternativ? Vilka? Ska LFK erbjuda flera "produkter" för att öka antalet medlemmar och/eller elever? Vilka?

Säkerligen har du någon gång kommit på någon idé som skulle vara bra för LFK; kanske tänkte du på något som skulle kunna göras bättre när du själv skolade – eller kanske något som fungerade så bra att det absolut måste vara kvar. Nu har du chansen att påverka. Förslagen önskar vi erhålla senast **söndagen den 22 september**. Maila helst ditt förslag enligt nedan, men har du inte tillgång till mail går det också bra att ringa.

Daniel Hoffmann

Projektleddare SMF

E-post: danho367@student.liu.se

Tel: 013-27 40 03 eller 070-605 83 75

LuFF-spalten

Den gångna sommaren har vädret varit perfekt för flygsemester och flera LuFFare har också provat vingarna till diverse olika resmål både i Sverige och utomlands. Några LuFF-resor har dock inte blivit av, med undantag av midsommarhelgen i Visby med fyra flygplan (varav två från LFK). Då Linköping på midsommarkvällen hade mulet väder och Stockholm hade regn så hade vi en klar himmel och vindstilla!

Eftersom det inte blev någon Europa-LuFF i år blir det möjligen en ännu större resa nästa år. Vi har också börjat planera för en Afrika-LuFF om ett eller två år. Målet är Sydafrika och färdvägen blir troligtvis längs östra Afrika, där vi bl.a. tänkt besöka Nairobi, Serengeti, Kilimanjaro, Victoriafallen och "lite" till. Det blir dock förstås inte med PA28, utan vi letar för närvarande efter ett lämpligt flygplan med både prestanda och ekonomi. Vad gäller den ekonomiska biten är nog diesel/JET A1 det enda rimliga alternativet. Problemet är att det enda flygplanet med dieselmotor idag är DA40 och den är inte lämplig av flera skäl (framförallt för liten). Det finns dock många flygplan med turbopropmotorer, men de är oftast så dyra att det skulle bli billigare med bensin. Ett hett alternativ är annars DA42, som beräknas komma om ca. två år. Det är en tvåmotorversion av DA40 (två dieselmotorer) med mycket bra prestanda för sin klass (t.ex. så gör den över 200 kt). Den har dessutom mycket god ekonomi – inte dyrare än PA28 per nm!

Vi undersöker även möjligheterna att få resan sponsrad till viss del. Vi har inlett förhandsdiskussioner om olika företag som skulle kunna få ut en hel del av sponsringen, men vi tar självklart tacksamt emot flera förslag. Vi tar även gärna emot tips på lämpliga flygplan eller mer allmänna tips.

Lite närmare i tiden ligger den kommande hösten. Vi håller för närvarande på att planera de resor och studiebesök som ska genomföras och återkommer självklart med utförliga resereportage med läckra bilder! Förutom i Kontakten lägger vi upp alla våra reportage på vår hemsida med färgbilder.

I skrivande stund är det inte länge sedan LFK:s klubbresa till Hopenhagen genomfördes. Även vi i LuFF arbetar på att skaffa oss kontakter i utlandet med flygintresserade studentföreningar. Vi har påbörjat samarbete med en förening i Zürich och en i Paris. I september kommer två flygplan med sju personer från den franska föreningen till Sverige där de bland annat besöker oss i Linköping.

Missa inte heller Martin Karlssons läsvärda reportage om en LuFF-resa till Visby i början av sommaren. Den hittar du längre fram i Kontakten.

Tills nästa gång – flyg lågt och långsamt!

Daniel Hoffmann

Ordförande LuFF

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

www.studorg.liu.se/luff/

Telefon: 013-27 40 03

Vårfesten 14 juni

Ungefär 30 personer kom till årets vårfest. Efter fördrinken och lite mingel lyssnade vi till ett underhållande föredrag av Göte Strindberg, tidigare privatflygare och numera teknisk direktör på SAAB. Göte berättade om SAABs affärer med Airbus och Boeing samt en del lustiga episoder från sina egna flygningar.

Sedan serverades sill till förrätt i stora hangaren. Vidare kycklinggryta till huvudrätt och sedan dajmglass och kaffe som avslutning. Festen höll på till midnatt.

Ett stort tack till er som var med och hjälpte till!

Text & foto: **Peter Purin**



Göte Strindberg håller föredrag i en fullsatt lektionssal.



Middagen i full fart ute i trähangaren.

Minnesord

Arne Kjellström

Vår flyglegendar Arne "Kjellis" Kjellström har lämnat oss. Det kommer att märkas på många sätt. För oss på Linköpings Flygklubb kommer hans nästan självklara närvaro att nödortfört bli ersatt av tankar och samtal om den flygare och flyglärare som betytt så mycket för det aktiva flyglivet i Linköping. Vad vi kommer att tänka på och prata om var den man som med sitt stora lugn och fantastiska flygerfarenhet var en centralgestalt, som var med och lotsade klubben fram till målet; att göra goda piloter av varje flygelev.

Vi kommer också att minnas honom som den stora arbetshästen, som under ibland stora strapatser såg till att Sveriges kraftledningsnät blev inspekterat från luften.

Hans erfarenhet var omvittnad i alla flygkretsar och de som hade förmånen att få Arne som flyglärare kan säkert berätta om det lugn som infann sig i flygkabinen, när han lotsade fram sin adept genom flygkonstens alla delar. Efter varje lektion hade Arne med sin pedagogiska fingertoppskänsla fått eleven att komma ett steg närmare målet utan stora åthävor. Grunden till denna hans stora förmåga lades tidigt i ungdomen och Arne hann, förutom att utbilda sig till flyg- och bilmekaniker, också att som flygare tillskansa sig en enorm flygerfarenhet, vilket innebar att han samlade närmare tjugo tusen flygtimmar i sin flygdagbok fördelade på en mångfald flygplantyper och helikoptrar, innan han gick i pension.

Att Arne gick i pension innebar dock ingalunda att han lämnade flyget bakom sig och det är vi på "klubben" honom tacksamma för. Ofta återfann man honom där, alltid lika redo att ge goda råd och uppmuntrande tillrop till såväl flygelever, flygare, flygmekaniker som flyglärare.

Vi kommer att sakna Dig och Dina råd, "Kjellis".

Lennart Angvik



Strålände mottagande på grönt Läsö.



Kyttigt och regnigt på Sydfyn.

Klubbresa till Danmark 28-30 juni

Resan till de danska småöarna blev mycket lyckad. Vädret bjöd mestadels på strålände solsken. Vi fick många soltimmar på Läsö där vi landade efter pilotbyte på Sæve. Cyklar hyrde vi direkt på flygplatsen och åkte sedan till ett mysigt bed and breakfast i en mycket smakfullt ombyggd dansk lantgård. På fredagskvällen blev det jungfruhummer i Byrum. Det ni!

Nästa dag tittade vi på salttillverkningen. På Läsö värmer man havsvatten och utviner då ett salt som smakar gott av mineraler. Detta var en gång en

där det känns som om man kliver in i någons ombonade hem.

När vi sedan skulle åka hem blev det intressant. Det duggregnade nämligen oavbrutet och sikten var nära minimum. En noggrann kontroll av vädret på Internet avslöjade dock



Valdemars slott på Sydfyn.



Efter besöket i saltfabriken blev det en stund i solen.

framgångsrik industri. Man höll på till dess att man hade eldat upp alla träd på ön! Efter lunch i Västerö flög vi vidare. Vi tog en omväg över Skagen för att njuta av utsikten innan vi landade på Samsø. Pilotbyte och sedan vidare mot Sydfyn. Där fick vi ligga och vänta en stund medan Spirit of Saint Louis replikan gjorde sig redo för start med Freddy Stenbom strax bakom med kameran!

På marken stod halva Ivers släkt och tog emot! Bekväm transport med bilar till nattens bed and breakfast. In med väskorna och sedan till fin restaurang nere i hamnen och en riktig brakmiddag.

På söndagen besökte vi det vackra Valdemars slott där det bott en familj ända till 80-talet. Nu är det ett museum

vilken väg vi skulle ta. När vi gjorde motorchecken fungerade dock inte vänster magnet i KIT som den skulle. Vi fick ringa till Thor för en konsultation. Han löste vårt problem och vi kunde starta. Efter ett par minuter på nordlig kurs sprack molnen upp och vi fick bra väder fram till Ängelholm. Där mötte vi ett bälte med CB tvärs över Sverige. Efter pilotbyte följde vi molnen österut tills vi hittade en lucka som vi säkert kunde åka igenom.

Text & foto: **Peter Purin**



Middag på flott restaurang på lördagskvällen.

FFK-övning i Finspång



Utläggning av banbelysning. Det går fort om två bilar med släp används.



Lokalpressen intervjuar Vilhjalmur om övningen och tävlingen.



Navigationsberäkningar innan ett lågflyguppsdrag.

Försök med flygning med Hemvärnets hundar genomfördes.



Helgen 24-26 maj hölls en FFK-övning i Finspång för Cf-grupperna med flera deltagare från LEFK. På lördagen avgjordes Östgötapokalen i ädel kamp där även MD-grupperna deltog!

Övningen inleddes, efter samlingen på fredagkvällen, med att lägga ut mörkerbelysningen. Det gick fort, tack vare att två bilar med släp användes, en på var sida om banan. Därefter vidtog en mörkerflygningsövning med tidvis fyra flygplan i varvet. Detta i ganska svåra förhållanden med kraftig vindavdrift och tidvis lätt regn.

Lördagens huvudaktivitet var Östgötapokalen (se vidare här intill). Möjlighet bjöds för andra deltagare än de tävlande att flyga tävlingens navigationsbana vilket var en mycket nyttig övning. Dessutom övades landningar, lågflygning och roteflygning.

Övningen fick också besök av lokalpressen som fick veta allt om FFK och Östgötapokalen. Ytterligare ett inslag var ett försök med att flyga med hundar från Hemvärnet.

Under lördagskvällen var mer mörkerflygning planerad, men vädret hindrade det. I stället höll Bo Svedevall en genomgång av de senaste landvinningarna inom NVG, d.v.s. mörkerbildförstärkare.

Även under söndagen genomfördes navigations-, landnings- och roteflygningsövningar. Det blev också prisutdelning för Östgötapokalen.

I det hela en givande övning!

Text: **Anders W**, foto: **Björn Johansson & Anders W**.

Östgötapokalen

Försäkringsbolaget Trygg-Hansa satte 1974 upp ett vandringspris till FFKs nationella utbildningskontroll. Vid varje tillfälle samlades 31 länsflyggrupper som då representerades med en besättning på två förare med flygplan.

Sammankomsten var då ett stort FFK-arrangemang som hölls varannat eller vart tredje år och genomfördes under två tävlingsdagar. Momenten i tävlingen omfattade flygprov, fysiska prov och rena kunskapsprov. Efter 14 år hade FFK-E tagit erforderliga tre inteckningar och därmed erövrat vandringspriset för alltid. Pokalen som nu är länsflygavdelningens egendom har satts upp för flyggrupperna och Cf-rotarna att tävla om vartannat år. Den heter nu "FFK-Östgötapokalen" och är ständigt vandrande. Planerade fem delmoment skall kunna utföras under en FFK-övning, och innehålla uppgifter om flygsäkerhet, FFK-kunskap och fysiska övningar under lättsamma former.

Delmomenten är (med olika deltagare ur gruppen i varje):

- Navigering på karta 1:50000 med terrängföljning och spaningsmål i form av dukar och foton. Prov i navberäkning innan start.
- Orientering 4 km med frågor vid kontrollerna.
- Cykelfälttävlan med skytte avstånd 20 meter.
- Landningar, 2 st motor- och 2 st bedömningslandningar.
- Hindersimning 100 meter.

Denna gång erövrades pokalen av 412 MD-grupp i samband med FFK-övningen i Finspång.

Text: **Anders W**, foto: **Björn Johansson & Anders W**.



*Leif Thelander
forcerar ett av
hindren i
simningsmomentet.*



*IUD landar något för
kort i landnings-
momentet.*



*Navigeringsmomentet
innehöll även ett prov
i navberäkning innan
start. Lars Östling
låter sig inte störas av
fotografen.*



*Ove Jonsson, NAFK, genomför ett lysande skytte
med elegant stil.*



*Vinnare av Östgötapokalen var 412 MD-grupp, och Weine
Andersson mottager priset från länsflygchefen Rune Carlsson.*

Klubbresa till "Hodenhagen" 2-4 juli



Varför flyga när man kan ta bussen till Köpenhamn?

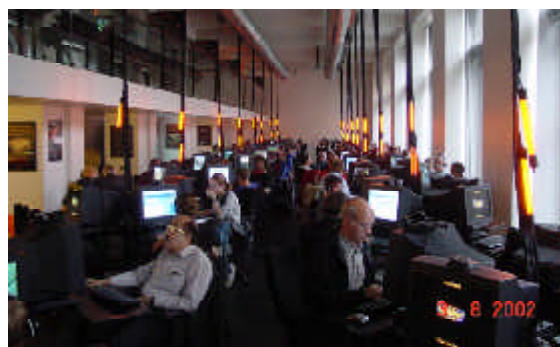
Där ser man hur det kan gå på en klubbutflykt! Just den här resan som vi hade sett fram emot så mycket! Vår tyske värd Dieter Hoch hade lagt ner ett stort arbete med att förbereda vår ankomst. Han hade fixat grillfest, gratis personbilar, halva priset på hotell mm. Men så låg den där. Kallfronten. Sju tappra lyckades ta sig till Sturup men sedan var det stopp. Ett kraftigt högtryck över Sverige och ett lågtryck över Tyskland låste fast en kallfront över Danmark. Fronten låg helt still och var kompakt med låga stratus och inbäddade CB.

I briefingrummet på Sturup kunde man bara surfa till Luftfartsverkets sidor men ute i vänthallen fanns en gratisuppkoppling där vi kunde titta på andra vädersidor också. Efter att ha väntat ett par timmar gav vi upp och bokade in oss på Sturup Airport Hotel. De hade en hyfsad restaurang, en bar, en pool och en bastu så så illa var det inte.

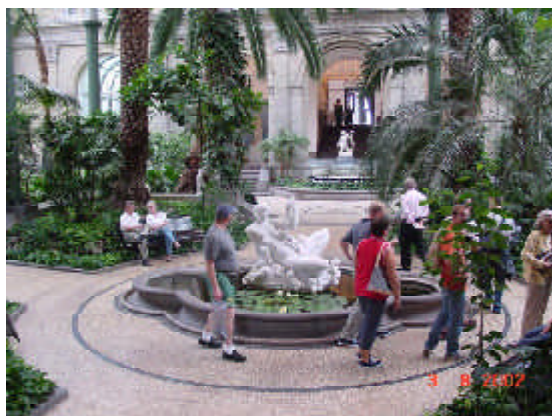
På lördagen var vädret om möjligt ändå sämre så nu kunde vi inte ens flyga hem igen. Vi

tog en direktbuss (120:-) in till Köpenhamns centrum. Där tittade vi bl.a. på det vackra Glyptoteket som sponsras av Carlsberg och som innehåller gamla grekiska, romerska och egyptiska föremål. En del föremål var 4000 år gamla och fortfarande i utmärkt skick. Fantastiskt!

Det blev en natt till på Sturup. På söndagen sken dock åter solen och vi började flyga hemåt. Vad skulle vi då göra med det fina vädret? Det blev en mellanlandning på det för mig nya fältet Ljungby och sedan ett besök på fly-in-et på Visingsö. Vi gjorde förstås en snygg överflygning i rote innan vi landade. Det var nu mycket varmt och himlen var blå så det fick bli ett bad till höger om tröskeln bana 33. Mycket fin badstrand där! Vädret blev sedan på kvällen så där bra så att man inte tror det är sant! Fullkomligt stilla



Vädret kontrollerades noga på det här Internetkafét. Är alla piloter?



På besök i det vackra Glyptoteket med gamla klassiska statyer.



En snabb burgare innan bussresan tillbaka till Sturup.



Mellanlandning på Ljungby på vägen hemåt.



Överflygning av fältet innan landning på fly in på Visingsö.

luft, inga moln och sikt så långt man kan se! Vi åkte därför tillbaka till Jönköping och tankade och flög sedan längs Vätterns västra kant och njöt av utsikten.

Resan fick ett ganska bra slut ändå trots att vi inte kom fram till målet. Mycket tråkigt för våra tyska vänner som nog fick en del problem med att boka av hotellrum och lämna tillbaka bilar. Vi hoppas kunna åka dit nästa år i stället.

Text & foto: **Peter Purin**



KII landar med IUD strax bakom.



EAA fly-in på Barkarby

Även årets EAA fly-in på Barkarby samlade en avsevärd mängd besökare. Bland dessa fanns flera från Linköping.



↑ Stockolmsrundan med KIT och LCU ↓

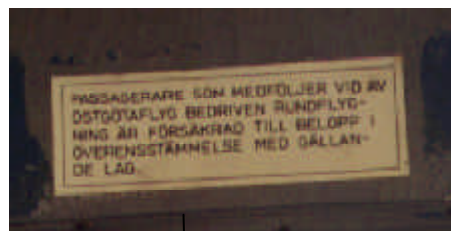


Själv kunde jag bara närvara på söndagen, och åkte dit med LCU. Som vanligt var det en rolig sammankomst med många flygplan och kända ansikten. Söndagens skojigaste händelse var Stockholmsflygningen. I år var den planerad att även gå förbi det nya Arlandatornet men tyvärr var intresset så stort att inte alla fick chansen. LFKs deltagande i form av fullsatta KIT och LCU fick tyvärr inte åka förbi Arlanda men den vanliga Stockholmsrundan blev det ändå i rote med ett par Safirer. Stockholmsrundan, med överflygning av veteranbilsrally på Djurgården och 1000 ft över innerstan, är en upplevelse som inte bör missas.

Bland övriga speciella inslag kan nämnas att ett gäng entusiaster har tänkt att renovera den Caudron Pelican som LFK en gång haft i sin tjänst. De rester som finns att bygga på visades upp på flyinet.

Från Linköping sågs bl.a. Ernst T med sin RV6, Thorleif med sin Renegade och Paul Pinato med sin Cardinal.

Text: **Anders W**, Foto: **Thorleif Gustavsson & Anders W**



Denna skylt sitter fortfarande kvar inne i kabinen!



Denna Caudron Pelican har vi en gång haft i LFK, och den kallades "Agaton". Planet har inte varit luftvärdigt sedan 1950 och nu har ett gäng entusiaster tänkt renovera planet. Kontakten skall med intresse följa utvecklingen!

Visby 15-16 juni

Min allra första LuFF-resa gick just till Visby. Detta var i oktober 2000, då jag höll på att ta mitt flygcertifikat. I juni i år ordnade LuFF en resa dit och det var sju personer som ville flyg Linköping för en helg vilket innebar att vi åkte med två flygplan av vilka jag fick nöjet att spaka SE-IUD. Alla som flugit dit från fastlandet kan nog hålla med om att det nästan är som att åka charter till utlandet. På omkring en timme(!) Utan flyg skulle det nästan ta en hel dag att komma dit) har vi bytt Östgötaslätten mot en vacker ö där det pratas konstigt och man känner sig som utomlands och vädret har övergått från halvmulet och kyligt till klarblå himmel och strålände sol.

Tanken var från början att vi skulle bege oss till Gotland på fredag kväll och komma tillbaka på söndag förmiddag. Tyvärr så var vädret inte så passande för VFR så vi fick skjuta på avgången till lördag morgon. Då hade vi desto mer tur och under hela överfärden hade vi utmärkt utsikt. Tänk vad Gotland känns nära när man sitter högt uppe och kan se både ön och fastlandet på samma gång! När vi kommit fram och installerat oss i

det utomordentliga boendet som Gotlands Flygklubb har att erbjuda tog vi oss per cykel eller inlines ner till stranden för att bada. Någon riktig njutning kan jag väl personligen inte säga att det var, men det skulle badas! När magarna började säga till drog vi oss mot stan och restaurangerna. Framåt kvällen hade vi grillning och Kubbspel vid flygklubben.

På söndagen delade vi upp oss och några spenderade dagen i det vackra Visby medan vi andra hyrde en bil och tog oss runt i trakterna kring Visby, spelade kubb och badade (somliga). Som avslutning åkte vi Go-cart i närheten av flygklubben och det var riktigt roligt! Efter en mycket lyckad helg på Gotland och ett par varv över Visby tog vi oss på kvällen så tillbaka mot Linköping.

Martin Karlsson

Oally 2002

I år skulle vi försöka upprepa succén från förra årets Oally, det med det fina vädret om ni kommer ihåg. Den tanken sprack väl något på årets första Oally-dag, torsdagen den 4 juli, då guden Tor firade en ny helgdag med åska och regn hela dygnet.

Ok, hellre vänta hemma ett dygn än att komma iväg sent och konsumenttesta sitt tält på något flygfält. Vi slog ett rekord direkt i alla fall och det var antalet deltagare, 23 st, och antalet flygplan, 10 st!

Från LFK deltog jag i KIT, Gert Eriksson och Iver Hansen i KMH, Björn Johansson i IUD, Gaute Thomassen i IFX och Rickard Faleij i LCU. Som vanligt deltog även Thorleif Gustafsson i sin Murphy Renegade och Håkan Carlberg i sin Colibri samt att Magnus "snart klar med A-certet" Brege navigerade i en inhyrd PA28 från Hultsfred.

Utöver dessa kärror deltog även ytterligare en PA28 spakad av Stefan Siggelin och Martin Eronn och Viktor Lindman i sin mycket fina Spitfirekopia, Smaragden.

Årets första samlingspunkt var Laxå där vi kunde förenas vid 11-tiden på fredagen. Efter lite välkomnande och utdelning av den obligatoriska T-shirten och kepsen var det dags att starta i respektive fartgrupp och i år leddes Oallyt av en fyrgrupp PA28. Färden gick mot bättre väder och mot Flugbyn-Karlsborg-Skövde där vi studsade innan vi tog klubbbreak i Götene strax söder om Väneren. De har mycket fint litet gräsfält som ligger 10 minuter från en restaurang vars fasad påminner om ett kasino i Las Vegas utkanter. Hursomhelst, med mycket god mat och god service i sinnet lyfte gänget för att studsa i Lidköping & Herrljunga innan det var dags för en fika i Alingsås. Dagens sista fält blev Backamo, Uddevalla där vi blev mycket väl mottagna. De har också ett förträffligt fält som är väl värt ett besök. Vi bodde på ett vandrarhemsliknande komplex i närheten som en gång i tiden har tillhört militären.

En av klubbmedlemmarna körde in valda delar av Oallygänget till närmsta samhälle för att köpa råvaror till kvällens grillning vid sjön nedanför sovbaracken.

Kvällen bjöd på klarblå himmel och efter maten blev det sedvanlig allsång till Micke Breges lyra. Vis av erfarenhet från förra årets Oally var vi dock misstänksamma mot att få en så fin kväll och även kunna hoppas på fint väder nästa dag... och regnet kom smygande under natten och höll oss kvar någon timme extra vilket inte störde oss, vi hade en underbar kaffestuga på området att fördriva tiden i.

Fram på förmiddagen blev det i alla fall flygbart igen och nästa gång som vi satte ner hjulen var i Trollhättan där vi studsade oss vidare upp via Vänerns västra sida till Säffle för en kopp kaffe givetvis.

Efter denna paus jobbade vi oss sakta norrut genom studsar i Karlstad-Brattförsheden-Munkfors innan dagens lunch serverades i Hagfors.

De har en ganska stor flygplats, men när vi landade så var fältet helt öde. Maten kördes ut till oss av en vänlig krögare från trakten.

Nu var det dags att styra än mer norrut och efter 10 minuters flygning från Hagfors kom vi fram till en av de finaste flygplatser som jag varit på, Ekshärad. De har ett gräsfält som ligger precis intill Klarälven och ena banändan slutar där älven börjar. Vi tog dock bara en studs för den här gången, men det blir fler tillfällen att stanna där.

Efter Ekshärad följde vi dalgången norrut och tog den norra kraftledningsgatan upp mot vårt etappstopp, Älvdalen. Terrängen bjöd här på flygning över underbar fjällnatur i strålände solsken och en och annan damm syntes under oss.

Fältet i Älvdalen ligger också det mycket vackert beläget på en landtunga ut i älven, 670 m hårt grus med skog på båda sidor, känns ungefär som att landa på en skogsväg bara att den här vägen slutar med vatten i ena änden.

Vi parkerade våra 10 flygplan på det lilla fältet och den lokala klubben mötte upp oss för att hälsa välkommen. De var mycket gästvänliga och skjutsade oss till nattens härbärge som var ett vandrarhem på andra sidan älven.

Efter inkvartering och lite mat var vi några som var sugna på att göra en kvällsflygning medan andra valde att sponsra de lokala utskänkningsställena.

Sagt och gjort, vi var tre PA28:or som startade kl.2200 och flög tregrupp över fjällandskapet som bredde ut sig i solnedgången. Turen gick upp mot de två stora dammar som finns norr om Älvdalen, Åsen och Trängslet. Efter en överflygning landade vi igen och kunde somna tämligen ovaggat med fina upplevelser i gott minne.

Sista dagens morgon bjöd på dimma, men efter den utsökta frukosten på vandrarhemmet var himlen blå igen. Lite mot villigt lämnade vi Älvdalen bakom oss och flög i strålände solsken ner mot Mora för dagens första studs, därefter var det dags för förmiddagsfika i Dala-Järna, ett kanonfält med 900 m asfalt och grässtråk på varje sida, bättre än så behöver det inte vara.

Sedan blev det ett ganska långt ben med studs i Borlänge och Hällefors (litet fält mitt i skogen...) och slutligen full stopp i Karlskoga där klubbmedlemmarna hade fixat pizza åt oss.

Från Karlskoga skulle vi sedan egentligen gå via Degerfors och ner till Laxå igen för avslutning, men vädret gjorde att vi splittrade oss på en gång.

Några valde dock att studsa i Degerfors som hade ett mycket fint fält innan hemgång medan LFK-kärrorna flög i 5-grupp direkt ner till den tillfälliga hemmabasen Kungsängen.

Slutligen kan man summera årets Oally med att vi trots allt hade fint och ibland mycket fint sommarväder som verkade följa oss på resan. Flygupplevelserna är det som kommer att sitta kvar längst i minnet på mig, och då speciellt kvällsflygningen uppe i Älvdalen.

Stort tack till alla som var med, vi ses nästa år igen!

Mattias Ydreborg

Vägen till Amerika

Routen från Europa mot den amerikanska kontinenten tog sig för flygets del inte den sträckning man skulle kunna tro. För oss nordbor ligger kursen över Island, Grönland och Kanada mot Nordamerika närmast till hands, men på den tiden det är fråga om hade öarna inga flygplatser, luftfartygen saknade utrustning för flygning i varje slag av besvärligt väder och presterade en alltför flygsam aktionsradie. Nej, nu låg den varmare och lugnare traden till Sydamerika bättre till. Här hade de gamla klipperskeppen seglat ut med trä och hem med spannmål mellan Europa och Argentina i medelfarter på 15 knop (knappt 30 km/timme), här kände man till vindarna och de var pålitliga. Det var också hit de första långlinjerna västerut lades.

Man flög över land till västspetsen på Afrika och därefter de cirka 2600 kilometrarna mot Natal i östra Brasilien. Medan engelska flygare och pionjärer kämpade i öknarna på väg österut, flög de tyska söderut och västerut genom att till en början kombinera landflygplan, flygbåtar och fartyg. De båda flygnationerna skapade sig bastioner, från vilka de fortfarande bevakar sina med möda uppnådda marknadsandelar av den internationella trafiken i luften.

Medan utvecklingen av flyget i Sverige gick långsamt i seklets början, hände det så mycket mera i europeiska länder som Frankrike, England och Tyskland, främst beroende på det första världskriget, vilket med kraft drev på utvecklingen inom flygområdet. Den s k tredje världen skulle få vänta ännu många år på aviationens landvinningar och välsignelser, men år 1919 bildades i alla fall det sydamerikanska flygbolaget SCADTA i Colombia. Det var här och nu som den tyska nationen grundlade sin ännu starka ställning i stora områden av denna världsdelen.

De första planen var Junkers F 13 på flottörer. De kom ner med båt, och med dessa små, enmotoriga och primitiva maskinerna betvingades till och med bergskedjan Anderna i väster. Den första reguljära förbindelsen gick mellan städerna Baranquilla och Girardot, varifrån det fanns en järnväg till huvudstaden Bogota. Hjälpmedlen var enkla och verksamheten smått idyllisk. Man använde laguner, sjöar och floder som start- och landningsplatser vid befordran av passagerare,

frakt och post. År 1924 bildades Condor syndikatet uppbackat av det tyska Aero Lloyd, med sikte på världens då femte största land, Brasilien. Det blev tvåmotoriga flygbåtar Dornier Wal, som fraktades per fartyg för att sättas in i lokaltrafiken över landets dominerande djungelområde, det jättelika Amazonas, världens största virkesbod!

Samtidigt trafikerade med samma plantyp Aero Lloyd sträckan Stockholm – Danzig som med sina 600 kilometer var världens då längsta

havsflyglinje! Restiden var fyra timmar och regulariteten så hög som 96 procent. Man befordrade såväl passagerare som post. Tidigt 1927 startade den första långlinjen i Sydamerika och den sträckte sig mellan städerna Rio de Janeiro i Brasilien och Uruguays huvudstad Montevideo. För att skaffa ytterligare erfarenhet av vädret, vindar och navigering med flygplan på långa sträckor och över hav, gjordes till en början ett antal turer med en tolvmotorig flygbåt, DO-X från Tyskland till Sydamerika. Det gick inte fort och inte högt, men man färdades dock i luften. Routen sträckte sig mellan flygplatser i det tyska riket, via Lissabon i Portugal till ön Fernando Noronha utanför Brasiliens kurs. En rundresa tog elva dagar i anspråk. Men mer än så blev det inte, och 1930-33 dominerade luftskeppet Graf Zeppelin trafiken i luften mellan Friedrichshafen i Tyskland och Recife i Brasilien. Det blev inalles tolv dubbelturer i 80 – 90 kilometers hastighet innan nya idéer och alternativ kom in i bilden. En atlant-resa fram och tillbaka till Sydamerika med luftskepp kostade då 2200 tyska mark. Nu, sjuttio år senare, är priset i köpkraft för en resa med Jumbojet bara en tredjedel därav!

Flygbåt med katapult

Det var ännu vinter med kyla i luften när en Heinkel Blitz den 3 februari 1934 startade från Stuttgart i Sydtyskland för att avverka den första sträckan på routen mot Sydamerika, den till Sevilla i Spanien. Resan tog större delen av dagen i anspråk, och följande dag fortsatte man mot Las Palmas på Kanarieöarna, nu med en tremotorig Junkers JU 52. Den 5 februari går



Junkers J1 (F24)

man vidare mot Bathurst på Afrikas västspets, men sedan är det slut för de landberoende planens del. Så tar kombinationen fartyg-flygbåt över även-tyret! Den tyska ångaren Westfahlen har försetts med ett rälsystem, en lyft-kran och en katapultutrustning för att kunna lösgöra sitt flygplan, en Dornier Wal Taifun. Fartyget lättar ankar och styr i riktning mot Natal i Brasilien.

I positionen 9 grader Nord och 21 grader Väst, cirka 50 svenska mil från Afrika och på färdlinjen västerut, skuter man iväg flygbåten, som avverkar den återstående sträckan in till land. Själva atlantresan tar sjutton timmar för flygbåten och totalt användes fyra dagar. I Natal fortsätter sedan det sydamerikanska flygbolagets maskiner transporten till Rio, Montevideo och Buenos Aires.

Till en början befordrade man bara post på dessa linjer. Planen hade stora extratankar inne i kabinen, rökförbud rådde och maten var bara ett enkelt smörgåspaket. Det blev 24 flygningar under år 1934 och hela 80 för 1935!

Totalt gjordes under åren fram till och med 1936 så många som 477 sydatlantflygningar med flygplan och luftskepp. Under de två sista åren befordrades cirka 1600 passagerare mellan Europa och Sydamerika. Men man hade nu fått nya hjälpmedel, bl a det fyrmotoriga HA 139, som gjorde 200 km per timma. Som hangarfartyg för flygbåtarna svarade ångarna Westfahlen samt det nyare Schwabenland.

Låt ankaret gå!

År 1936 startades försök efter samma driftsprinciper som tidigare på routen till New York via Lissabon och ögruppen Azorerna. Resan tog 22 – 24 timmar. Under två år gjordes 32 dubbelturer utan missöden. I modern tid svarar tyskarnas sydatlanttrafik för minst en tiondel av alla intäkter och förtjänsten av detta måste tillskrivas trettiotalets pionjärbete!

-Låt ankaret gå, slå väl i maskin! Ay, ay Sir! The anchor is dropped, Captain! That will do, boys! Med dessa gamla fina kommandoord från havet kan man säga att den första pionjärtidens atlantresor med flyg och båt var till ända!

Efter kriget hette flygbolaget Lufthansa German Airlines med flera hundra stora jetmaskiner, men äran tillfaller ändå de första pionjärerna!

Text: **Ulf Wiberg**, Foto: **Lufthansa**



DO-X. Maxhöjd 300 meter.

Safari-tävlingen 2002

Som jag kanske tidigare nämnt så utförde den gode Mats Warstedt en liten kupp på min 50-årsfest för drygt ett år sedan. Inför allas åhörare och vetskapen att jag inte kunde protestera, så klargjorde han att jag fortsättningsvis skulle lägga Safaritävlingen och då i form av Rallytävling och så gav han mig en bunt med regler, givetvis på kansliengelska och självfallet utan kommentarer.

Nåväl, i år så fick jag önskemål från Motorflygsportförbundet att lägga Safarin som precisionstävling, beronde på att Jönköpings Flygklubb svarade för SM på Visingsö och då blev det ingen Stjärntävling av, och inga tillfällen till träning inför SM.

Så gjorde vi och den 1:e juni flögs det med tolv entusiastiska deltagare. Banan gick från Lillkyrka mot Tjällmoskogarna, runt Motala, ner mot Ulrikatrakten och till Bjärka Säby.

Olyckligt nog så hade slarvern Frazze preparerat en brytpunkt lite fel på kartan, så två ben och lite dukar och foton fick strykas, men jag hade så mycket händelser ute på banan så den höll måttet i alla fall.

Efter nav.rundan så ledde den väl rutinerade Sven Bohlin, Stockholms FK, med ganska god mariginal, men under landningsmomentet så missade Sven en bedömning och därmed också totalsegern. Vad gäller landningarna så utförde

Lars Inge Karlsson från Gävlebygdens FK en enastående prestation, med serien (0,2,0,0) meter, d.v.s. 4 prickar på 4 landningar och det på asfalt, vilket är världsklass och säkerligen ett SAAB-rekord som står sig länge. Gläder mig att vår egen förmåga, Lars Östling, kan mäta sig med de stora pojkarna.

Eftersom jag undervisar i A-cert.navigations så utnyttjar jag min ställning och placerar ut elevena som tidskontrollanter och till andra göromål, och därför vill jag tacka Er och Ni andra funktionärer som ställde upp den här dagen, utan er insats går inte tävlingen att genomföra.

Det har sina sidor det här med att lägga ut tävlingsdukar. Jag stod på ett gärd utanför Fågelsta och spikade fast en hemlig duk, då ett Cb plötsligt släppte sina tillgångar, vilket resulterade i en riktig rotblöta och östgötalera upp till ankarna. Undras vad bonden, som stod vid gården 200 meter därifrån tänkte då han såg en man på ett gärd ställa sig upp och ilsket vråla: "Aldrig mer nå'n j.... tävling!" Men så är tävlingsdagen över och allt gick bra, och då minns man en sådan här händelse med ett leende.

Frazze

Här kommer resultaten:

1. Anders Hellström	SFK	129,5 pr.	7. Lars Inge Karlsson	GBFK	311,0 pr.
2. Sven Bohlin	SFK	189,5 pr.	8. Iver Hansen	LFK	808,0 pr.
3. Claes M Johansson	SFK	190,0 pr.	9. Bo Frisk	UFK	840,0 pr.
4. Erling Lindholm	SFK	252,5 pr.	10. Göran Kaijser	SFK	968,0 pr.
5. Lars Östling	LFK	260,5 pr.	11. Anders Wallerman	LFK	1107,5 pr.
6. Johan Nylén	BFK	271,0 pr.	12. Lena Maria Blomberg	UFK	1273,5 pr.

Lägg inte headseten i flygplanen på instrumentbrädan!
Magnetkompasserna tar permanent skada av magneterna i headseten!

På gång i LFK

Gripen 6	14 sept.
Hangarfest	26 sept.
Mörkerträning	28 okt.
Nattugglan 4	4 nov.
Nattugglan 5	18 nov.
Nattugglan 6	2 dec.

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

SM i precisionsflygning 2002

Helgen 14-16 juni hölls SM i precisionsflygning på Visingsö med Jönköpings flygklubb som värd. Två tävlande och en domare från LFK deltog. Som vanligt när Jönköping FK arrangerar tävlingar var allt väl förberett med tält på fältet, mat och husrum. Tävligen avslutades med en bankett med prisutdelning på värdshuset i hamnen. Svensk mästare blev Claes-Magnus Johansson från Stockholm. Från LFK blev Lars Östling 10:a och Anders Wallerman 15:e.

Ur en tävlandes synvinkel

Fredagen som navigationsmomentet genomfördes på var ganska blåsig men i övrigt mycket fint väder. Väl ute på banan visade sig vinden vara väsentligt starkare än beräkningsvinden, så det var rätt svårt att hålla tiden. Tack vare en tidig starttid fick jag nog lite bättre förhållanden än många andra. I övrigt var banan välgjord och varierande. Jag lyckades hålla tiden ganska väl och hittade många mål - men tyvärr schabblade jag bort alltihop genom att glömma bort en procedursväng... lyckligtvis kunde jag bli av med den extra minuten ganska lätt på benet efteråt tack vare vinden.

Landningstävlingen på lördagen var särskilt rolig i och med att det kom en hel del publik och att varje pilots resultat ropades ut med högtalare. I och med att tävlingen var upplagd så, att alla piloter gör en landning åt gången och att det var så många tävlande fanns det tid att mellan flygningarna gå och titta på hur det gick för de andra tävlande. Jag klarade mig ganska bra - i alla fall för att vara mig - men jag häpnar inför vissa piloters skicklighet. T.ex. Bror-Eric Hjulstad som landade med bara 8 prickar!

Tack Jönköping FK för en trevlig tävling!

Anders W.

SM i precision 2002 på Visingsö – ur en domares synvinkel

En liten känsla av nostalgi infann sig i mina tankar då jag en dag i vintras blev uppringd av Ingemar "Skägget" Olsson från Motorflygsportförbundet och blev tillfrågad om jag kunde ställa upp som domare på årets SM och Ingemar själv skulle vara huvuddomare. Jag hade inte varit på Visingsö på tio år, och det är nämligen så att mitt första SM som deltagare genomfördes på just Visingsö år 1992. Fråga mig gärna vem som vann pokalen för bäste debutant! Okej svarade jag, förutsatt att du lovar klippa och raka dig! Det blev en deal och det visade sig att Ingemar hade faktiskt fått av skägget strax under tvådecimetersnivån.

Det var i huvudsak samma gamla ringrävar i år som det brukar vara – nämnas särskilt bör Björn Åhblom, som gjorde sitt 41:a SM och det på raken – från LFK deltog Anders Wallerman och Lars Östling. På torsdagen var det regn, så Lars åkte med mig i bil ner och Anders kom i krysset på fredagmorgonen. Det hade regnat i stort sett hela veckan, men någon måste ha gjort ett avtal med en vädergud, ty fredagens nav.runda bjöd på utmärkt väder och när landningarna var avslutade på lördagen så började det dra ihop sig igen.

Tänk, vilken känsla det var att komma på torsdagen och dessutom vara väntad, att inte ha någon press på sig, utan lagom avslappnad "bara" gå runt och inspektera och övervaka så att alla andra skötte sina arbetsuppgifter, att på masterkartan ta del av banan, ställa frågor, ge synpunkter och enligt regelboken vara outhärlig för tävlingens genomförande – från att själv ha lagt en tävling och haft det yttersta ansvaret för att allt ska fungera och tvingats ha sina tentakler med på allting, aldrig kunna slappna av, d.v.s vara helt koncentrerad en hel dag och dessutom jobbat i flera dagar innan med alla arrangemang, och jag mindes även SM-98, då jag hade lagt banan och var på helspänn för eventuella anmärkningar.

Maten var utsökt och logi var självfallet ordnat och där hade smålänningarna tänkt till, man hade placerat mig i samma lya som banläggaren, Sören Magnusson, vilken lagt ett antal banor tidigare. Gissa om vi hade ett antal erfarenheter att utbyta, tips, teknik, fällor, m.m. Mycket trevlig karl dessutom.

Inför navigationen på fredagen fick jag av "Skägget" uppdraget att agera tulltjänsteman. De tävlandes väskor skall kontrolleras med avseende på innehåll av GPS, miniräknare, m.m. Snacka om vilken poäng jag fick in på Bror-Eric Hjulstad från Norge (han brukar vara med varje år, men kan inte vinna SM), då jag sade till honom: "Du får inte använda din miniräknare!" Han replikerade med att, det har jeg ikke noen. Det har du visst det menade jag och började räkna på fingrarna, en, to, tre, fire... Hans kommentar lød: "Du har ju en vansklig humor da." och steg in i beräkningstältet. Under eftermiddagen åkte jag och Gary Hörneaus (juryns ordförande) ut med bilen och inspekterade tidskontroller. Att syftlinjen är rätt, klockan stämmer, duktecknet rätt, osv. Det visade sig att vi hade knappast någon riktig anmärkning att rikta mot genomförandet och planeringen av hela tävlingen över huvud taget, Jönköpings Flygklubb hade skötte det här utomordentligt bra. Ett eget beräkningsprogram har klubben konstruerat, jag tog del av det och det verkar riktigt bra.

Landningsmomentet under lördagen flöt fint och det är väl egentligen där som domarna har sin främsta uppgift.

På kvällen hade vi en liten bankett på ett värdshus med god mat, underhållning, prisutdelning och tal. Resultatlistan är anslagen i klubbhuset.

Slutligen vill jag nämna att man har byggt ytterligare en klubbstuga på Visingsöfältet, så nu är det möjligt för gästande flygplan att övernatta där. Man tar kontakt med Jönköpings Flygklubb.

Frazze

- Äntligen!

Hangarfest

igen!

Årets hangarfest går
av stapeln den

26 september!

Håll utkik efter
anmälningslista på
klubben!

Frågor? Önskemål?
Kontakta Peter Purin!



- Jag skyndar mig!



OBS!