

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 5 2002



*Öppet Hus 2002 lockade tyvärr inte många besökare
men för de som kom fanns det en hel del att titta på
ändå! (Sid. 6-7)*



Allmänt klubbmöte
onsdagen den 27 nov. i
Flygets Hus! (Sid. 5)

Mörkerteorikväll den 25 nov! (Sid. 5)

Innehåll:

- 2 Insändare
- 3 Flygchefen har ordet
- 3 Klubbverksamheten
- 3 Marknadsföringsspalten
- 4 LuFF-spalten
- 5 Kallelse allmänt klubbmöte
- 6-7 Öppet Hus 2002
- 8 Ölanda Fly-In 2002

- 8 Fredagen den 13
- 9 Blekinge Flygklubbs flygskola år 1960
- 10 Hangarfesten 2002
- 11 Lexington
- 12 Klubberbjudande
- 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. 6): 23/11

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

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

Kontakten nummer 5

Speciellt i detta höstnummer av Kontakten är kallelsen till det allmänna klubbmötet, missa inte den! Tyvärr saknas ordförandens spalt, då Håkan inte hade möjlighet att skriva någon denna gång. Vi ser fram emot desto mer i nästa nummer.

Jag har fått en del signaler om att medlemmar inte vill vara med på landningstävlingarna eftersom det kan vara pinsamt att få sitt kanske dåliga resultat publicerat i Kontakten. Från och med detta nummer kommer landningstävlingensresultaten bara innehålla de fyra bästa på varje tävling, och dessutom utan detaljer. Jag hoppas att detta innebär att vi blir fler på landningstävlingarna - passa på nu när mörkerlandningstävlingarna börjar!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Insändare

När latheten tar överhand

För en tid sedan (en dag i september) var jag på flygklubben i ett visst ärende. På gräsmattan närmast klubbstugan brukar ju ett flygplan kunna parkeras. Denna dag var så också fallet, en av cadeterna stod där. Under den tid jag var där kunde jag betrakta hur en av flygplanets två piloter för den kommande flygningen satte sig i planet, startade motorn och taxade bort till tankanläggningen för att tanka. Även om jag personligen tycker att det är onödigt att använda motorn till detta så reagerade jag inte så mycket då det händer alltsom oftast. Desto starkare reagerade jag dock då piloten efter tankningen startade motorn och taxade tillbaka och parkerade på samma ställe där planet stod innan. En stund senare åkte de båda iväg på sitt låt oss kalla det ärende (det handlade inte om skolning). Jag tycker verkligen att det var maximalt slöseri. Jag vet att om man är ensam kan det vara jobbigt att dra flygplanen över vår platta, speciellt om de står på gräsmattan. Men jag klarar av det och jag har ingen stor kroppstygnd att tala om. I det här fallet så hade flygplanet två fullvuxna piloter och det fanns en hel del folk på klubben som kunde ha hjälpt till. Men även om man tar motorn till hjälp för att ta sig till tankanläggningen så kan man väl därefter rulla tillbaka flygplanet för hand och starta därifrån, eller varför inte tanka och sedan direkt åka iväg. Just att taxa tillbaka till den plats närmast klubbstugan fick mig att reagera och jag tycker att det var mycket onödigt.

Från en som inte har något emot att använda musklerna för att flytta flygplanen.

Flygchefen har ordet



När detta skrivs har sommartiden just tagit slut och kvällsflygningarna minskar. I gengäld sätter mörkerskolningen fart, du som är intresserad missa inte mörkerteorikvällen den 25 november, anmälan på klubben eller till morker@lfk.se. Den 8 november startar vi den andra Instrumentflygkursen enligt JAR-FCL, som omfattar 7 långhelger fredag-måndag fram till april 2003. Denna kurs är ganska omfattande med 7 delämnena. Sex elever från förra kursen är klar med samtliga delprov,

och fler är på gång.

I LFK:s numera ganska omfattande kursverksamhet ingår också en RNAV/GPS-kurs enligt BCL D1.21, obligatorisk för IFR-flygning på hög höjd, men jättebra också för alla som vill utnyttja GNS430-utrustningen i SE-KIT fullt ut, nästa kurstillfälle är 30 nov - 1 dec. Apropå SE-KIT, tänk på att den "ordinarie" radion är COM 2, ställs in på audiopanelen. COM 1 är radion som ingår i GNS430. Se till att du alltid har "rätt" radio inställd - både för mottagning och sändning - under hela flygningen. Fråga en flyglärare eller någon pilotkollega om du är osäker på

knapparna. Databasen i GNS430 har hittills inte uppdaterats, men nu har vi ett system som ska innebära uppdatering var 28:e dag.

Nu ser det ut som vi äntligen får igång avance-skolningen på SE-LCU. Leif Thorngren i Vånga blir instruktör och vi sätter igång så snart alla formaliteter är klara. Det finns en ganska lång intresselista, men nya anmälningar tas också emot, t ex på avance@lfk.se.

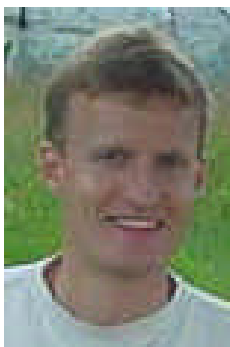
Uthyrningen till medlemmarna har glädjande nog ökat markant under 2002, trycket på våra fem PA28-or är ganska stort hela sommarhalvåret, medan de övriga tre planen utnyttjas något mindre. Styrelsen planerar fortlopande för framtida flygplananskaffning så att beredskap finns om och när de rätta förutsättningarna föreligger.

Markarbetena kring Saab-fältet pågår fortfarande, men restriktionerna för studs och gå blir allt mer sällsynta. Tänk på att de stora förändringarna kan påverka turbulensförhållandena vid sidvind, förhoppningsvis till det bättre. ILS ska installeras till bana 11 under 2003 med - som det ser ut - ganska låg beslutshöjd, trots den något sämre hindersituationen från väster.

Nya PPL har sedan sist "erövrats" av Pontus Boström, Nenad Jankovic, Anders Fredriksson och Kristina Forsberg. Grattis!

Sture B

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Sedan förra gången har vi nu haft vår höstfest med 26 deltagare, se separat artikel.

Höstmörkret börja lägga sig. Snart drar vi i gång mörkerlandningarna. Första gemensamma träning blir den 28 oktober och första tävling för säsongen den 4 november.

Klubben har köpt in en begagnad videokanon. Det är tänkt att den ska användas som ett hjälpmedel vid våra kurser. Men man skulle också kunna ordna biokvällar i lektionssalen med någon lämplig flygfilm. Vi får väl se, jag återkommer om detta.

Den 27 nov kl 18:30 har vi det allmänna klubbmötet i Flygets Hus i Malmslätt. Kom dit och kontrollera så att styrelsen gör det den ska!

Vi ses, **Peter**

Marknadsföringsspalten

SMF (Strategigrupp Marknadsföring) har under året jobbat hårt med att ta fram ett förslag till marknadsplan för LFK. Förslaget är nu äntligen färdigt och har överlämnats till styrelsen för ratificering. Information om innehållet kommer att meddelas i Kontakten efter att beslut fattats av styrelsen.

Som underlag till marknadsplanen har vi bl.a. använt oss av de undersökningar som vi genomfört. Undersökningen bland PPL-eleverna har givit oss en bild av vilka som tar cert och varför, vilket är viktigt att känna till för att kunna göra en korrekt segmentering av marknaden. Undersökningen på stan bland "vanliga" människor har gett oss en bild av vad folk vet om LFK och allmänflyg. Detta är förstås essentiellt att känna till för att kunna positionera LFKs produkter på ett optimalt sätt. Undersökningarna bland medlemmarna samt de som går

IR-kursen har slutligen gett oss underlag för att bedriva en effektiv "intern" marknadsföring, vilket är minst lika viktigt som att få nya PPL-elever.

Förutom att vi, så snart marknadsplanen ratificerats, kommer att leda arbetet med att genomföra de föreslagna aktiviteterna, kommer vi att kontinuerligt göra undersökningar för att följa upp marknadsföringen. Framförallt blir det en undersökning på varje PPL-kurs.

Ni som har frågor eller funderingar – hör gärna av er!

Daniel Hoffmann

Projektledare SMF

E-post: danho367@student.liu.se

LuFF-spalten

Efter att förra numret av Kontakten kommit ut fick jag ett mail från en LFK-medlem som frågade sig vem LuFF egentligen vänder sig till. Brevet fick mig att börja fundera på hur folk uppfattar LuFF samt vad de vet om vår verksamhet. Vi vet sedan tidigare av erfarenhet att kunskapen om LuFF bland universitetets studenter kunde vara bättre – många tror att vi är en pilotförening och vet ej att vi är till för alla flygintresserade studenter. Vad LFK-medlemmarna vet om LuFF har jag tidigare inte funderat så mycket på utan utgått ifrån att alla vet vad vi sysslar med. Det är tyvärr den effekt som kan uppstå om man själv är väldigt insatt i något. När jag fick brevet började jag dock som sagt att fundera på saken och jag tror att det finns fler som kanske går i liknande tankegångar eller på annat sätt inte har en klar bild av vad LuFF är för något samt vilka vi är till för. Av den anledningen publicerar vi här delar av det brev jag fick samt mitt svar, så att informationen kan komma alla till godo.

Jag vill poängtera att jag verkligen uppskattar feedback av bifogad art. Utan en dialog med våra intressenter blir det svårare att utveckla föreningen i positiv riktning. Maila därför gärna om ni har frågor eller synpunkter!

Hej XXXXXXXXXXXX och tack för ditt brev!
Till att börja med vill jag säga att det är roligt att du läser LuFF-spalten i Kontakten och reflekterar över innehållet.

LuFFs syfte är att förena studenter på Linköpings universitet som har ett intresse för flyg. Vi vänder oss alltså inte bara till existerande och blivande piloter/segelflygare/etc utan även (eller snarare framförallt) till andra studenter som tycker om att flyga och kanske aldrig har provat på det underbara att med ett "eget" flygplan kunna ta sig till ställen som man annars kanske inte skulle besöka.

Av LuFFs 400 medlemmar har endast ca 20 flygcert varav ca 10 är aktiva. De övriga 380 medlemmarna har inget cert utan följer med på våra resor/utflykter/studiebesök/etc som passagerare och får på det sättet möjlighet att uppleva allmänflyget utan att för den skull behöva ett PPL. LuFF är alltså inte en förening som bara är till för att studenter som har cert gemensamt ska kunna göra flygresor. Dock har under de drygt tre år som föreningen funnits 8 studenter tagit PPL på LFK, vilket är väldigt roligt. Dessa personer har genom att följa med på LuFF-resor på ett naturligt sätt kommit in i allmänflygets värld och genom LuFF slussats vidare till LFKs PPL-kurser.

Vad gäller våra aktiviteter/resor så är de förstås inte till för några "rikemans ungar", utan för vanliga studenter som tycker om att flyga. De flygningar vi ordnar är oftast inte allt för dyra. En eftermiddag på Visingsö kostar under 200 kr per person. En helg i Visby drygt det dubbla.

Att flyga ner till Afrika är självklart inget vi gör var och varannan vecka utan det är ett stort projekt som kommer att genomföras av några av de LuFFare som redan har PPL+IR samt några vänner till dessa. LuFFs målsättning är således inte att ordna dyra äventyrsresor för välbärgade, utan denna resa får ses som ett specialarrangemang för oss som varit med ett tag (samt självfallet övriga som vill följa med). Vi kommer inte att köpa ett eget flygplan utan avser att hyra - t.ex. DA42 då den blir tillgänglig. Anledningen är just att den är billig (som PA28 per nm) och vi har starkt begränsade resurser.

Vad gäller segelflyg och UL så har LuFF en segelflygsektion som ordnar prova-på-lektioner och "passageraruppstigningar". Detta är dock snarare en "sport" med de kvantitativa begränsningar som segelflyget innebär. Samma sak skulle gälla för UL, där dock den främsta begränsningen är att det saknas UL i Linköping. "Reseflyget" är mest lämpligt för att så många som möjligt ska kunna följa med på våra aktiviteter.

Under de år som vi funnits har vi byggt upp en bred erfarenhet av olika typer av aktiviteter med flyganknytning och vi har märkt att den typ av aktivitet som ger mest mervärde till både piloter och övriga studenter är just reseflyg. Om vi som du föreslår istället skulle ägna oss åt segelflyg och UL skulle vi bli en förening för i princip bara de som har råd att ta cert (segel eller UL), vilket snarare kan liknas vid en förening för "rikemans ungar", då redan 15 20 000 kr. är väldigt mycket för en student.

Trots det jag just sagt är vår nuvarande strategi att "slå till" på bred front. Förutom motorflyg har vi segelflyg, fallskärmsbrottning och modellflyg som aktivitetssområden. Dessa sporter/hobbys är dock framförallt till för existerande och förhoppningsvis blivande utövare, varför en koncentration av LuFFs aktiviteter till dessa områden enligt det som tidigare sagts skulle innebära en kraftig minskning av LuFFs aktiviteter samt likaså en kraftigt minskad möjlighet för vanliga studenter att få flyga under studietiden utan att för den skull behöva ta ett flygcertifikat.

Genom de resor och andra aktiviteter som LuFF ordnat har många studenter inklusive mig själv fått både vänner och minnen för livet. Våra aktiviteter är uppskattade av våra medlemmar och många studenter i Linköping pratar om LuFF som föreningen som faktiskt gör något och där det händer saker - senast jag fick den kommentaren var faktiskt idag. Vi kommer därför att fortsätta att sträva efter att vara en förening för alla flygintresserade studenter - oavsett om man har cert eller inte och oavsett om man är rik eller fattig.

Med vänlig hälsning,
Daniel Hoffmann
Ordförande LuFF

Hej Daniel

Jag läste i Kontakten som kom häromdagen om LuFFs planerade resa till Afrika. Det verkar jättespännande och roligt tycker jag. När du längre ner i artikeln pratar om vilka flygplan ni önskar använda började jag fundera vem LuFF egentligen vänder sig till [...] Jag vet att LuFF har ordnat resor och provapå turer för att fler ska få chans att komma upp i luften och det är ju jätte trevligt men vad är egentligen LuFFs mål? Du pratar i artikeln om nya flygplan i 3 4 miljoners klassen och också certifikat för ca 150 000:- (A + I (+ tvåmotor)) för att ratta dessa flygetyg. För mig känns det inte som om studenter med en inkomst på ca 7000kr/månad är målgruppen. Jag tvivlar inte på att du och några till är kompetenta nog att flyga dessa maskiner men borde man inte i en studentförening satsa på tex segel eller UL där certen kostar 15 20 000 så att man kan rekrytera från en bredare grupp och sedan bygga på den grunden? Det vore synd om LuFF skulle utvecklas till någon slags klubb för "rikemans ungar" som ju faktiskt blir fallet när det blir för dyrt.

[...]

Det krävs ju ganska mycket tid och pengar innan man kan njuta av reseflyg medan en liten billig UL tex skulle kunna få upp många i luften innan studierna är avslutade. Det är ju trots allt en studentförening.

[...]

Sedan sist har vi genomfört ett mycket trevligt studiebesök på Bromma flygplats. En onsdagseftermiddag i slutet av september flög vi i strålände sol med nyfikna studenter i två av klubbens PA28:or till Bromma, där vi efter landning fick parkera precis nedanför tornet. C ATS, Roger Elvsborg, tog emot och inledde med ett föredrag om Brommas historia, luftrummet runt Stockholm, samt flygplatsens framtidsutsikter. En intressant lärdom var hur mycket problem de har med ballongflygarna
(Forts. sid 8)

Låt inte mörkret stoppa dig!

Mörkerteorikväll

Måndagen den 25/11

kl 18:00 - 21:30

Anmälningslista finns på klubben

Plocka gärna ut en mörkerkompendium och börja läs på egen hand.

Tommy Lindström, kursansvarig

013-18 32 01, 070-847 31 95

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. Den 30:e nov och 1:e december genomförs en kurs 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

KALLELSE

Härmed kallas du till ALLMÄNT KLUBBMÖTE onsdagen den 27 november kl 18.30 i FLYGETS HUS.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av verksamheten år 2002 hittills.
4. Verksamhetsplan för 2003:
 - Stationstjänsten
 - Jourtjänsten
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/Reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - Flyg- och skolverksamheten
 - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Flygplanfrågan.
6. Budget 2003.
7. Medlemsavgifter 2003 (beslut).
8. Representant till KSAK respektive M-KSAK årsstämmor våren 2003 samt eventuella motioner till dessa årsstämmor.
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer öl och smörgås, till självkostnadspris, att serveras.

Lista för tecknande av jourtillfällen under 2003 kommer att läggas ut efter mötet.

Styrelsen



På gång i LFK

Nattugglan 4	4 nov.
Nattugglan 5	18 nov.
Mörkerteorikväll	25 nov.
Allmänt klubbmöte	27 nov.
RNAV-kurs	30 nov.
Nattugglan 6	2 dec.

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



Detta exemplar av B17 flög igen den 11 juni 1997 efter en omfattande renovering. Då hade det stått på marken i 29 år. En grupp frivilliga under Flygvapenmuseets och SAABs ledning utförde arbetet. Flygplanet väcker nu ett stort intresse varhelst det visas.

Håkan Wasen visade ballongklubbens utrustning. Många nyfikna kom fram för att se den teknik som behövs för att ballongen ska fungera. Tyvärr blåste det för mycket för att ballonghöljet skulle gå att fylla.



Förtäringen ordnades föredömligt av Iver Hansen. Till mycket god hjälp hade han bland annat vår store våffelexpert Ernst Persson! Våfflor, frallor, korvar och dricka försvann som smör i det solsken vi hade.

Öppet H

Årets öppet hus bjöd på en väder än förra året. SAAB-fältet dolt i moln. Lördagen den 31 augusti var molnhöjden och så blåste det kraftigt. Detta förhindrade många gästerna att komma besökande från alla delar av landet. Tyvärr också ganska många som hade dock en t

Text & foto: Peter P



Mission Aviation Fellowship med Lars-Erik Wallhagen i spetsen visade sin verksamhet och hade ett lotteri till förmån för ett nytt flygplan. Gunnar Franzén hade fullt upp med att berätta för nya pilotaspiranter hur PPL-utbildningen går till. Även kursmaterialet för I-kursen förevisades.

Lennart Angvik var dagens speaker. Han informerade om klubbens verksamhet och kommenterade flyguppsvisningen. Anders Wallerman och Lars Östling sålde biljetter till spaka själv och rundflyg under tiden.





ivilliga Flyg Kåren representerades idag av Sture Carlsson som ed flaggan i topp berättade för alla om det förträffliga i att vara frivillig i försvaret.



Ove Jonsson gjorde en imponerande uppvisning med klubbens Super Decathlon. Många blev säkert sugna på att själva få lära sig samma konster. Hoppas vi snart kan få tag på en avancelärare till klubben!

2002

ot bättre
t var
is.
var
nen tyvärr
i
nålda
var
som var
.



Björn Bylund med flickvännen Natalie kollade in flyguppsvisningen. Björn passade tidigare under dagen på att ta en provlektion med Jonna Johansson. I bakgrunden syns den alltid lika fascinerande Rutan Long Ez. Denna ägd av Harald Nylén i Nyköping.



Nenad Jankovic med Junior tog det lugnt i gröngräset. Nenad har alldeles nyligen konverterat sitt utländska certifikat till ett svenskt. Nenad sitter framför en Jodel DR-1050 ägd av E. Kardell i Boxholm.



er Lindh avstod från lfen i dag och njöt iället av solen och flyguppsvisningen tillsammans med sonen.



Ernst Totland visade upp sin egenhändigt byggda Vans RV6. Med 4-cylindrig Lycomingmotor så marschar det lätt 150 knop.

Thorleif Gustavssons hembyggda Renegade Spirit väcker alltid uppmärksamhet.



Ölanda fly-in 28-29 september



Trots att begivenheten kungjorts i A3-format på anslagstavlan i klubbhuset, var det flera tillfrågade "utflyktsflygare" som inte hade en aning om den. Det behöver kanske publiceras i "Kontakten" för att nå fram bättre. Jag som ensam LFK-are for iväg med SE-LCU för att återse Ölanda efter 3 år och få en hum om vad de

drivande krafterna gör och har för planer för flygplatsens framtid. Det krävs stora insatser för förlängning av rullbanan och att åtgärda eftersatt underhåll. De driftiga behöver mycket stöd för att lyckas väl.

5 st flygplan anlände dit och kl. 13:00 gjordes starten för ett "kretslopp" med 2

fpl runt hela Öland (!) i fint väder med fikapaus på Borglanda. Ett stort evenemang, "Ölands skördefest 2002", pågick, vilket tydligt märktes på antalet bilar, som invaderat Borgholmsområdet. Det såg ut som juli. Evenemanget omfattade hela Öland och är årligt sedan 1997 med bl.a. syftet att låta Öland framstå som ett kulinariskt landskap. Vid avfärden från Borglanda hade vi fått sällskap med 40 st varmluftsballonger om inte vinden varit för stark. Övernattning skedde i Byxelkrok, sedan en skördefestmeny med lammstek som huvudrätt förtärts. Program med anknytning till skördefesten inställdes, då deltagarantalet var i minsta laget. Det blir nog av nästa år, så reservera tid för det! Vädret är inte alltid besvärligt på hösten, och sommarvädret kan ju också vara så och så. Med badvattentempen 12-13 grader C går det dessutom snabbare att svalka sig jämfört med sommaren.

Text & foto: **Ernst Persson**

Fredagen den 13

2002-09-13 undfagnade Erik Bratt LFK:are med kaffe & tårta. Det var för att fira FREDAGEN DEN 13, ett firande, som han sedan 1998 låtit bli en sed. Det blir 1-3 fredagar per år som firas i LFK:s klubbhus. En stunds umgänge på detta sätt är mycket uppskattat, och LFK:s OLLE (Esping), som inte syns så ofta numera på klubben, är en i skaran, som minsann inte motstår Eriks frestelser som bilden avslöjar. Nästa begivenhet av detta slag inträffar i december, vilket varmt emotses av "Fikafolket".

Text & foto: **Ernst Persson**



En liten grupp av fikaskaran. Fr.v. Erik Bratt, Ing-Marie & Lennart Angvik, Olof & Ulla Esping, Thorleif Gustavsson, Elsabe Bratt

(LuFF-spalten, forts från sid. 4)

vissa dagar, vilket i och för sig kanske inte är så konstigt om man någon gång sett ett 40-tal ballonger över staden! Blåser det "fel" kan det verkligen bli kaos i trafiken.

Efter att vi fått alla våra frågor besvarade var det dags att besöka tornet – faktiskt det äldsta jag varit i. På ett ganska trångt utrymme arbetar två flygledare och en assistent med flygtrafiken. Utrustningen var väl kanske inte den nyaste, men ett nytt torn med toppmodern utrustning är på väg!

Räddningstjänsten brukar man ju inte besöka så ofta, varför ett besök där fick avsluta turen. Chefen för räddningstjänsten berättade engagerat om sitt jobb och de uppdrag han och de civilpliktiga på stationen brukar få. Efter att vi klättrat runt i brandbilarna och åkt "brandstationsstolpe" var det dags för att mätta våra magar med pizza från terminalrestaurangen. Den

perfekta dagen avslutades med en mycket vacker mörkerflygning tillbaka till Linköping. Ni som inte sett "Stockholm by night" har verkligen något att se fram emot. En inflygning till bana 30 på Bromma är Sveriges i särklass vackraste inflygning – dag som natt!

Nästa aktivitet som vi nu ser fram emot är ett liknande besök på Arlanda – en upprepning av vårens besök där eftersom det var mycket populärt och överbokat! Reportaget från det förra Arlandabesöket finns nu upplagt på vår hemsida.

Daniel Hoffmann

Ordförande LuFF

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

www.studorg.liu.se/luff/

Blekinge flygklubbs flygskola år 1960

På försommaren 1960 då mitt B-certifikat var klart och betalt med det sista av sparpengar plus ett lån på fem tusen kronor, hade vi inom och utom klubben stort intresse för att starta en motorflygskola med utbildning till privatflygcertifikat klass A. Då jag tidigare hade gått min egen utbildning hos AB Carl Engströms flygskola på anrika Eslövs flygplats vände vi oss dit med vår förfrågan. BFK hade tillstånd från Flygvapnet att för sin verksamhet med segel- och modellflygplan nyttja F 17:s flygplatsområde och lufttrum. Tillståndet gentemot svenska Luftfartsstyrelsen som verket hette på den tiden stod Engströms för genom sin flygchef den f d F 5 – läraren Birger Petersson.

Jo, företaget var intresserat av att lägga en liten avdelning i Kallinge, då man ju även hade en hel del jordbruksbesprutning och bepudring i Blekinge. Man skulle även bekosta min FIK (flyginstruktörskurs), vilken snabbt avverkades i Skåne. Min totala flygtid var då endast något över 300 timmar.

AB Carl Engström var ett mycket gammalt företag som sysslat med maskiner och produkter för jordbruket. Så startades någon gång runt år 1950 också flygverksamhet, vilken mest rörde jordbruksflyg, där man snart blev störst i landet. Skåne hade ju högst betydande åkerarealer, vilka man pudrade med DDT och en del andra preparat. Sprutningen förekom i huvudsak på potatisodlingarna. Varje sommar från tidiga juni till sena augusti fanns det uppdrag i övre Norrland med spridning av gödning på skogen samt besprutning av fjällbjörken för att om möjligt utrota denna bland barrträden. Ett tag hade man även agenturen för den franska Alouette-helikoptern under ledning av den legendariske flygchefen Svante Nordqvist. Representationen övertogs senare av SAAB. Alouette II var också den helikopter som jag själv grundskolade på vid Marinens Helikopterskola på Berga vintern och våren 1962.

Flygskolningen på F 17 tog redan från början en väldig fart och vi hade elever inte bara från Blekinge utan också från södra Småland och norra Skåne. Avtalet mellan BFK och Engströms gick i stort ut på att klubben skulle sköta kontakterna med flottiljledningen och företaget med luftfartsmyndigheterna. Jag sattes som platsansvarig och flyglärare. Vill minnas att klubbens ersättning skulle vara 10



Havererad Cub L4 Blekinge FK

kronor per producerad flygtimme, inte dåligt då skolpriset var 60 kronor och vid uthyrning 50 kronor för en Piper L 4 med till en början 65 HK motor, sedan 85. Utbildningstiden var 30 timmar jämnt fördelat på dubbel- och enkelkommando. Lärararvodet var 5 kronor per DK-timme, inget för EK !

Allt gick mycket bra, vi fick låna fler Piper Cub från Eslöv så även lärare, senare köpte flera av de färdiga eleverna egna plan, Cessna 150, 172 och 210, vilka fick disponeras av klubben och skolan. Men tyvärr drabbades vi också av tre olika haverier, alla med Lill-Cuben.

Först slog en elev vid sin andra EK-flygning sönder planet. En färdig elev med passagerare landade på en otillåten åker vid Kallebergahalla och när han skulle starta igen var utrymmet för kort och planet blev illa åtgånget. Den tredje olyckan, kanske den värsta, var när en från Flygvapnet inlånad lärare med elev under en övning i nödlandning på främmande fält inte såg en kraftledning över Sörbyfälten utan kolliderade med denna och totalhavererade flygplanet.

Tursamt nog så skadades ingen, det var bara eleven, en minkfarmare från Listerlandet som förlorade sin ena trätöffel, vilken sedan aldrig återfanns!

Flygklubbar är och har alltid varit fattiga, och efter framgångar med flygutbildning och uthyrningsverksamhet ville klubbstyrelsen att ersättningen skulle höjas. Kassören, en färgstark underofficer vid

flottiljen, fick i uppdrag att försöka omförhandla avtalet. Som nämnts hade jordbruksföretaget i Skåne mycket gamla anor och bar ännu grundarens namn, så när den bälde kassören ringde upp huvud-kontoret i Eslöv utspann sig följande samtal: - Goddag, det är fanjunkare Dristig vid Kungliga Blekinge Flygflottilj, låt mig genast få tala med Carl Engström!

Först blev det tyst i luren en lång stund, sedan : - NEJ, det går absolut inte för sig! – Vafalls, får jag inte tala med chefen, är han bortrest ? -Ja, det skulle man kunna säga, för han dog tyvärr redan år 1927, och har förmodligen lite långt till telefonen! – Det var som böveln, vem skall jag då tala med ? – Ja, ni kan ju alltid prata med Fingal Olsson. Ja, han är vår ekonomidirektör! Huruvida BFK sedan fick något högre arvode eller ej har jag faktiskt glömt..Själv var jag verksam som lärare i klubben till slutet av 1964 varefter jag började arbeta för det tysk-amerikanska Beechcraft....

Ulf Wiberg



En av de sista SK12:orna. SE-BXL. Totalhavererade senare under busflygning...

Hangarfesten 26 sept 2002

Årets höstfest samlade 26 personer. Pga det klara och kyliga vädret denna torsdagskväll höll vi till i lektionssalen. Ett stort tack till Per Persson som flyttade sin PPL-kurs till soffarean med mycket kort varsel!

Kvällen inleddes med en fördrink och ett entimmas föredrag av Erik Bratt. Erik berättade om sina erfarenheter från SAAB. Föredraget var informativt och underhållande. Alla var mycket nöjda efteråt.

Kvällen fortsatte sedan med en tre-rättersmiddag: avokadosoppa med räkor, grillad fläskkarré med potatisgratäng och kantarellstuvning och sedan blåbärspaj med vaniljglass. Till detta vin, öl eller läsk efter eget tycke och smak.

Efter kaffet tittade vi på en 45 min videofilm från årets Oally. Oallyt går ju ut på att under loppet av ett par år besöka samtliga svenska flygfält. Filmen var mycket proffsigt ihopredigerad med väl avvägda scener och musik. Den inspirerade verkligen till fortsatt flygning!

Text & foto: **Peter Purin**



Erik Bratt underhåller som inledning till festen.



Gert skötte årets förmodligen sista grillning ute i höstmörkret.

I hamnen i staden Corpus Christi i Texas ligger hangarfartyget Lexington förankrat. Det fungerar som museum och innehåller, förutom fartyget självt, flera intressanta flygplan och utställningar.

Hangarfartyget Lexington (CV-16) sjösattes 1942 och strax efter sjösättningen fanns bl.a. Douglas SBD-5 Dauntless och Grumman F6F-3 Hellcat-flygplan ombord. Snart var fartyget med i kriget mot Japan och var med om många stora slag. 1947 placerades fartyget i reserv, men återgick i tjänst som CVA-16 1953. I samband med det moderniserades fartyget med bl.a. det vinklade däck som dagens amerikanska hangarfartyg har. 1969 bytte fartyget roll till utbildningsfartyg och slutade sin karriär så sent som 1991. Nu finns det alltså i staden Corpus Christi som museum.

Fartygets hangardäck innehåller flera utställningar med bl.a. film om fartygets historia. Ett par flygplan visas där, såväl som flera kolv- och jetmotorer i uppskuret tillstånd.

På flight deck, vad det nu kan heta på svenska (flygdäck?), finns det ytterligare några flygplan, bl.a. F-4A Phantom, A3D Skywarrior och F-14. Planen är ganska tärda av väder och vind, men på ett av dem var det restaureringsarbeten på gång. Under mitt besök landade kustbevakningen med en helikopter på däck, och visade den för besökarna. Lite vågat, tycker jag, särskilt barnen tilläts härja runt som bara den i kabinen...

Man får möjlighet att följa flera vägar ned i fartygets innanmäte. Man får se kaptenens och amiralens relativt lyxiga rum, köket, ett maskinrum, ett av



Lexington

piloternas briefingrum, sjukrummet m.m. Det är tämligen väl skyltat så att man kan läsa vad rummen använts för. I flera av rummen finns särskilda utställningar om bl.a. andra fartyg och minnesvärda personer och händelser.

Man kan också gå upp till bryggan och sitta i kaptenens stol och blicka ut över flygdäcket.

Jämfört med hangarfartyget Intrepid i New York som jag besökte för ett år sedan (se Kontakten nr. 5 2001), ger Lexington möjlighet att se mer av fartyget. I Intrepid fick man inte alls gå under hangardäck, vilket man i stor utsträckning får göra i Lexington. Trots att Intrepid visar några fler flygplan, får Lexington klart högre betyg. Absolut värt att se om man råkar vara i närheten.

Text & foto: **Anders W**



Ett av flygplanen utställda på däck.



Möjlighet finns att gå ner i fartygets innanmäte. T.v. och nederst t.v. ångturbin och instrument i maskinrummet, nedan briefingrum för piloterna.



Klubberbjudande

PELTOR 8006



Köp ditt eget

Reducera problemet med krånglande eller trasiga headsets ute på plattan.
Det känns mer säkert och behagligt, dessutom hygieniskt.

Klubben har fått erbjudande om att köpa kvalitetsheadsets för ett överkomligt pris. Ju fler som är intresserade desto lägre blir priset.

Anteckna dig på listan, om du är intresserad.

Listan finns i klubbhuset, tillsammans med mer information och priser.

Tekniska data:

HTR-330 earphone

Impedance:.....330Ω
parallel connected to 165Ω for systems up to 600Ω
Output level at 0,5V / 1kHz:.....81,5dBa
Volume control:.....Approx. 23dB

MT51 microphone

Type:.....Electret differential microphone
Frequency range:.....100-10000Hz±6dB
Sensitivity as lip mike:.....380mV / 220Ω
Noise suppression:.....28dB at 1kHz
Impedance:.....Low

K116 V2 amplifier

Frequency range:.....300-10000Hz ±6dB
Amplification:.....380mV/220Ω at an input signal of 4mV/1kHz
Output impedance:.....Approx. 300Ω
Connection impedance:.....500-1000Ω
Supply voltage:.....7-15V
Power consumption:.....10mA at 9V

Kontaktansvarig: I.Hansen Tel.0709-968728

Aktuella landningstävlingarresultat

De fyra bästa i varje tävling presenteras:

Gripen 5

2/9 -02

1: Iver Hansen	99 pr.
2: Mattias Kastman	355 pr.
3: Gert Eriksson	477 pr.
4: Lars Theodorsson	512 pr.

Gripen 6 (tillika Linköpingsmästerskap)

9/9 -02

1: Anders Wallerman	85 pr.
2: Gert Eriksson	151 pr.
3: Mattias Kastman	251 pr.
4: Gaute Thomassen	286 pr.