

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 6 2002



God Jul!



Gott Nytt År!



Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Flygchefen har ordet
- 4 LuFF-spalten
- 4 Landningsavgifter
- 4 Medlemsavgifter 2003
- 4 Jourtjänst 2003
- 5-6 Protokoll från allmänna klubbmötet

- 7 Sjöflygkurs
- 8 RIAT
- 9 Att flyga Concorde år 1978
- 10-11 Kontaktens årskrönika 2002
- 12 Tävling
- 12 RNAV-GPS

...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. 1 -03): 1/2

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 – mörkets inbrott
Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkets inbrott

Kontakten nummer 6

Årets sista nummer. Dags att börja se fram emot nästa flygsäsong. Kommande år är speciellt ur flygsynpunkt eftersom det dels är flygets 100-årsjubileum samt LFKs 70-årsjubileum. Klubben planerar att fira det, och det kommer att vara flera aktiviteter här och på flera håll i landet med anledning av 100-årsjubileet. Jag hoppas och tror att LFK och dess medlemmar kommer att vara närvarande på flera av dem och jag hoppas att vi kan hjälpa åt att tipsa om dem samt rapportera från dem i Kontakten och på klubbens hemsidor. I och med detta hoppas jag på ett aktivt klubbår nästa år, och en än mer välfylld årgång av Kontakten.

God Jul och trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör



Hemsidesnytt

Tyvärr har det uppstått problem med klubbens e-postlista. Klubben har sina hemsidor på en server hos Telenor, och listan har hittills varit gjord på enklaste (och billigaste) sätt genom att alla inkommande brev helt enkelt sprids till alla adresser i en lista. Detta innebär att ingen form av kontroll av breven har gjorts på vägen.

Detta har fungerat bra under hela tiden tills nu, då flera brev med datorvirus i skickades till listan, och spreds till alla. Efter det stängde jag av listan, dels på grund av reaktioner från medlemmar på listan, och dels av rädsla för att virusen skall spridas.

Arbete med att hitta en annan form för e-postlista pågår. Telenor annonserade på sina hemsidor för en e-postlistetjänst vari breven kontrollerades för virus innan de spreds, men tyvärr visade det sig att Telenor har upphört med tjänsten.

Det finns flera alternativ, både gratistjänster och sådana som kostar pengar. Det är på gång med fast Internetanslutning till klubben, möjligen öppnar det några fler möjligheter. Konkreta förslag mottages gärna. Tyvärr kommer det nog att dröja något innan en ny lista kommer till, men, som sagt var, arbete pågår.

Anders Wallerman, hemsides- och e-postliste-ansvarig

På gång i LFK

Årsmöte 26 mars

RNAV-kurs 29-30 mars

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



God Jul!

Önskar Styrelsen



Ordförandens spalt



Det var ett tag sen sist. Tyvärr så har min arbetssituation gjort att jag inte kunnat ägna den tid åt klubben under året som jag skulle vilja. Vi får se hur det blir i framtiden. Hursomhelst det är dags att summera ännu ett flygår.

Det har varit en mycket aktiv verksamhet även i år. Två PPL-kurser samt en Instrumentflygkurs har startats. Vi har investerat i våra flygplan. Thor och Hans gjort en större renovering av Cub:en och våra Cadetter.

Vi har investerat i en GNS430 för SE-KIT. Ett antal kurser i RNAV/GPS har genomförts i samband med detta. Det verkar också om vi till slut lyckats få tag i en lärare för avanceutbildning, vilket inte är lätt då det finns få i Sverige.

Tävlingsverksamhet har genomförts dock med minskat intresse. Det är ett bra initiativ att bara presentera de fyra bästa resultaten på Gripen. Det viktigaste med våra tävlingar är som jag ser det träningsmomentet, inte att vinna, även om tävlingsmomentet är kul det också. Jag kan inte förstå varför fler debutanter inte tar chansen till en gratis flygträning. Det finns ingen som har några prestationskrav på deltagarna, dessutom landar man med stor precision när man precis har tagit certifikatet. Nya certinnehavare, ställ upp på 2003 års KM och Debutanttävling!

Reseflyget har varit mycket aktivt även detta år. Jag tittade just på en video från "Oally 2002", se Kontakten 4/2002, där LFFK deltog med en hel del flygplan och medlemmar. Det ser ut som att man har mycket trevligt vid dom olika resmålen. Hoppas traditionen håller i sig även nästa år.

LuFF har varit aktiva även i år vilket förhoppningsvis bidrar till att öka intresset bland den yngre generationen. Interessegruppen RTL (Rese och tjänsteflyg i Linköping) har gjort en utvärdering av lämpliga reseflygplan.

Diamond Star DA40, Piper Lance/Saratoga visade sig ge mest mervärde i förhållande till befintlig flotta. Några av oss flög DA40 i våras och man måste konstatera att det är en trevlig nyhet som dock ger mycket lite mervärde i förhållande till våra Piper Archer. Ett undantag blir dock dieselvarianten med sin långa räckvidd. Piper Lance/Saratoga däremot är beprövade flygplan som ger en likformighet i flygplansflottan och ett visst mervärde i form av ökad lastförmåga och fart.

Styrelsen avvaktar hovrättens utslag i "Decathlon-affären" innan vi går vidare i frågan. Helt klart är att det finns ett stort intresse för ett reseflygplan och det behövs ytterligare ett flygplan under sommarmånaderna. Som en parentes kan nämnas att vi tittar även på dieselmotorer till våra PA28:or.

Brandflyget har i år genomförts i FFK:s regi. Nästa år är det tveksamt om det blir något brandflyg överhuvudtaget. Räddningsverkets uppgifter måste klaras inom en given budgetram vilket innebär att medel inte räcker till skogsbrandflyget. Man kan fråga sig om skogsbrandflygets betydelse har minskat i takt med omprioriteringar av ekonomiska medel. Det kan bara inte vara tillåtet att dra in en samhällsnyttig verksamhet utan en tillfredställande lösning. Vi hoppas och tror att KSAK och FFK kan påverka Staten - Räddningsverket att finna en bra lösning.

Slutligen ett hjärtligt tack till samtliga anställda och medlemmar som gjort att vi kunnat genomföra verksamheten även i år, ingen nämnd och ingen glömd!

God jul och Gott Nytt Flygår!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Även om det är ett par veckor kvar, så kan det vara dags att se tillbaka på flygåret ur flygsäkerhetssynpunkt. Olyckor har vi varit förskonade från, men det finns några iakttagelser som skulle kunnat medföra flygsäkerhetsproblem. Jag har tidigare nämnt om ett par tillfällen i år när flygplan kommit hem med extremt lite bränsle kvar i tankarna och där kompletta driftsfärdplaner saknats.

Ett annat slags problem som jag noterat är relaterade till flygvädret, eller snarare

svårigheten att bedöma flygvädret. I ett fall var det nära att en VFR-flygning i mörker startades mot Linköping, där det vid tillfället var 3 km sikt och snöbyar. Piloten hade vid lunchtid samma dag fått ett meteorologutlåtande om att ett annalkande oväder knappast skulle nå fram till Linköping samma dag, men ibland går det faktiskt fortare än förutsagt. Tänk alltså på att

dubbelkolla vädret på målflygplatsen strax före start. När det gäller mörkerflygning kan man inte heller alltid vända tillbaka till startflygplatsen ifall flygledningen hunnit stänga och banljusen är släckta.

En annan väderaspekt - som mer rör IFR-flygning - är som bekant svårigheten att bedöma risken för isbildning i moln. Det handlar inte bara om molntäckets tjocklek utan också om molntyper och kombination av temperatur och luftfuktighet. Även här är prognoserna inte helt säkra, utan man måste komplettera med egen bedömning och där har tidigare erfarenheter av isbildning viss betydelse. Vi har också medlemmar som normalt flyger andra flygplantyper än PA28, och kanske inte har egen erfarenhet av isbildningseffekter just på PA28. Då kan isbildningsproblemen komma överraskande och det kan vara svårt att bedöma allvarlighetsgrad och lämpligaste åtgärd.

Denna gång finns tre nya PPL-innehavare att gratulera: Jonas Ihlström, Denis Chevau och Christer Sjöberg.

Sture B



För ett och ett halvt år sedan organiserade LuFF en marknadsföringsdag på Hässlögymnasiet i Västerås. Under en flygdag höll vi seminarier med samtliga som läste andra året på gymnasiet. Dels presenterade vi våra utbildningar (I, M och sys.vet.), dels presenterade vi LuFF och dels presenterade vi LFK. För de som inte känner till så är Hässlögymnasiet ett "flyggymnasium" med bl.a. pilotutbildning och flygteknisk utbildning. Seminarierna blev med andra ord ganska flyginriktade! Det vi ville "sälja in" var konceptet att studera i Linköping och samtidigt kunna flyga i Sveriges bästa flygklubb – och dessutom kunna flyga mycket tillsammans med andra piloter i LuFF. Vi har fått mycket positiv feedback från seminarierna och i augusti började minst två personer från Hässlö att studera här i Linköping.

Linköping är en mycket bra universitetsstad. Kombinationen Universitetet-LuFF-LFK är dessutom ännu mer perfekt för oss som flyger – kanske därför har vi så många aktiva LuFF-piloter som är studenter?

På flygfronten finns annars inte så mycket nytt. Vädret har kanske bidragit en del, men några kortare turer har det blivit i alla fall. När du läser detta har vi förhoppningsvis varit på studiebesök på Arlanda, så i så fall kommer givetvis ett utförligt reportage i nästa nummer av Kontakten. Studiebesöket är precis som förra gången överbokat. Den största begränsningen är att tornet inte vill att vi ska vara fler än 12 personer, så tre flygplan blir det.

Tillsammans med en studentförening som heter Pang-TV har vi börjat att ta fram en reklamfilm för LuFF. Vi kommer att filma våra aktiviteter och sedan klippa ihop det till en actionfylld rulle med schyst musik! Filmen kommer att visas på bl.a. de utställningar som vi anordnar. Vi har än så länge filmat studiebesöket på Bromma Flygplats och kommer givetvis att filma studiebesöket på Arlanda. Under våren väntar sedan många fler resor på att bli filmade!

Under julen åker de flesta av oss hem till respektive hemstad för att vila upp sig inför nya provningar nästa år. Vi väntar med spänning på våren och har redan börjat diskutera intressanta resmål. Bl.a. Prag och S:t Petersburg är föreslagna som helgresa. Vem vet – det kanske blir både och...?

Daniel Hoffmann

Ordförande LuFF

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

www.studorg.liu.se/luff/



Landningsavgifter

Under senare år tillåts märkligt nog Luftfartsverkets flygplatser att dra sig ur sitt eget rabattsystem genom att landningskortet inte längre gäller, bl a Göteborg/Landvetter. Från kommande årsskifte gäller våra landningskort inte heller på Stockholm/Bromma. Hittills har klubben stått för landningsavgift på inrikes flygplatser som inte är med i landningskortsystemet, undantag Stockholm/Arlanda. Detta blir ekonomiskt ohållbart nu när man även måste betala för landningar på Bromma. Styrelsen har därför bestämt att medlemmarna i fortsättningen debiteras för landningsavgift på alla flygplatser där kortet inte gäller. Avgiften dras från pilotkontot när faktura från flygplatsen kommer. Ett tips för Stockholm är att det fortfarande inte kostar något att landa på Stockholm/Barkarby, man bör då ringa baschefen i förväg. Från Barkarby är det ca 20 min gångavstånd till tunnelbana.

Sture B

Medlemsavgifter 2003

Allmänna klubbmötet i november beslutade om följande medlemsavgifter för 2003:

Födelseår	Ordinarie medlem	Gästande medlem	Stödande medlem
- 1938	775	600	190
1939 - 1982	950	650	190
1983 - 1987	675	525	190
1988 -	600	275	130

Medlemsavgiften ska betalas in före första flygning 2003, dock senast den 31 januari då avgiften dras från ditt pilotkonto. Inbetalningskort bifogas detta nummer av Kontakten.

OBS ! Om Du inte längre vill vara medlem i klubben - eller vill ändra medlemskategori - måste Du meddela detta senast den 31 januari på något av dessa sätt:

1) e-post till exp@lfk.se

2) per brev till Linköpings Flygklubb, 581 88 LINKÖPING

3) per telefon 013-183200 till Astrid eller Carina, säkrast vardagar 9 - 12

4) per fax 013 - 183202

Styrelsen /Sture B

Jourtjänst 2003

Jourpärm för 2003 finns på expeditionen. Ni som kan ta en jourtid efter nyår ombedes teckna snarast. Annars gäller numera 1/5 som sista dag för "frivillig" teckning. Därefter kan jourdagar komma att utdelas.

Jourtjänsten under 2002 fungerade bra med det nya poängsättningssystemet. Därför skall detta gälla oförändrat för 2003.

Jourplikten är 18 poäng och den reducerade jourplikten 8 poäng.

Avgiften för utebliven jourinsats är 1500:-

Jourtjänsten 2002 utvärderas fortfarande. I början av det nya året kommer förfrågan till de som inte har fullgjort förväntad jourplikt.

Hälsningar Lennart Magnusson

Protokoll fört vid Linköpings Flygklubbs allmänna klubbmöte

Tid: 27 nov 2002 18:30-21:50

Plats: Flygets Hus Malmen Linköping

Närvarande: Tommy Bergström, Ulf Edlund, Per Persson, Lennart Magnusson, Per Nilsson, Denis Chouvaev, Fredrik Lindahl, Jonas Ihlström, Rolf Alenius, Bert Nordgren, Sture Axelsson, Lars Nilsson, Ernst Totland, Thorleif Gustafsson, Viktor Lindman, Gert Eriksson, Lars Theodorsson, Iver Hansen, Göte Agenhed, Arthur Thuresson, Lars Östling, Mats Modorato, Anders Sjöquist, Lars-Folke Lundkvist, Sture Bjelkåker, Peter Purin, Stefan Sandberg, Olle Backarp

Till ordförande valdes Sture Bjelkåker.

Till sekreterare valdes Peter Purin.

1
Mötet öppnades 18:30.

2
Till justeringsmän valdes Per Persson och Tommy Bergström.

3
Enligt bilaga 1 visades LFK flygtid per kategori. Uthyrningen gick bra i somras. Bra reseflyg. Skolning har minskat. Lärartillgången är dock god. Ej full sysselsättning för lärarna. Ligger börs krisen bakom den minskade skolningen? Ungefär 15 nya PPL. Några IR-elever ur kursen hösten 2001 har fortfarande några teoretiska delprov kvar.

Enligt bilaga 2 visades LFK flygtid per flygplanstyp. Cadeterna flygs mest. Super Decathlon minst. Mycket skolning på den förra året men nu en nedgång.

Enligt bilaga 3 visades LFK och Östgötaflygs flygtid de senaste 70 åren. Medlet ligger på drygt 3000 timmar/år de senaste 30 åren. Det konstaterades att krafledningsinspektion gav Östgötaflyg mycket flygtid under mitten av 80-talet.

Enligt bilaga 4 visades LFK antal nya A-cert (PPL). Antal stipendiater från SAAB har gått ner till 3 st/år. 2002 erhöles 15 nya PPL. Det konstaterades att ett PPL kostar ca 55'-60' :-, IR kostar ca 75'- ytterligare.

Kassören Stefan Sandberg redovisade att årets resultat ligger under budget. Flygtidspriser kommer att öka. Avsättningen till flygplansfonden kanske ej blir så stor.

4
Stationstjänsten redovisades av Anders Sjöquist. En låg ekonomisk profil har hållits. Det som har gått sönder har lagats. Hangarportarna har lagats.

Det har varit mycket krångel med tankanläggningen som nu ägs av Shell. Lång tid från felanmälan till åtgärd. Det har varit problem med kortläsaren. Shell kommer troligen att byta ut de nuvarande 2*10 m³ cisternerna mot 1*20 m³ cistern. De ska sedan valla in denna cistern. Behöver vi en cistern med Jet A1 om vi skaffar en dieselmotor? Dieselmotorn är typgodkänd för Cessna 172 och snart även för PA28. Motorn måste bytas på SE-KMH nästa år. Avgas 100 LL kostar 5:30:- just nu. Skatt på detta bränsle diskuteras inte just nu.

Klubbhuset behöver målas om. Fönster behöver målas. 1981 skedde den senaste stora renoveringen av klubbhuset. Mattor spricker och kan ej rengöras på rätt sätt utan att riskera fukt under dem. Det konstaterades att klubblokalen inte bara är en klubbstuga utan även en arbetsplats. Jourstämningen fungerar ej tillfredsställande. Ska ISS sköta städningen i framtiden? Hur länge får vi stanna i lokalerna med tanke på ombyggnader av flygplatsen? Just nu pekar dock allt på att vi får stanna då den



Sture visar flygst statistik

stora utbyggnaden av flygterminalen har kommit av sig. Det är svårt för terminalen att expandera på nuvarande yta. Efter år 2010 kanske terminalen måste flytta till andra sidan fältet. Vi har ett gott samarbete med flygplatsen.

Jourtjänsten redovisades av Lennart Magnusson. Jourpärmerna är nu uppdaterade och iordningställda. Jourtjänsten fungerar som tidigare dock med ett nytt poängsystem i år. Det nya systemet har fallit väl ut. Ca 90 medlemmar medverkar som jour. Man ska ha 18 jourpoäng per år. En del väljer att i stället betala 1500:-. En del är befriade från jourtjänst men arbetar då för klubben på annat sätt. Jourtjänsten fungerar bra även om det är en del mässfall ibland.

Kursverksamheten redovisades av Sture Bjelkåker. PPL teorikursen 2 gånger per år fungerar bra. Vi har aldrig ställt in någon kurs. Nuvarande kurs pågår till i slutet av januari. Nästa kurs startar 15 mars.

I samband med denna punkt konstaterades det att KSAK diskuterar ett nytt nationellt certifikat som ska vara enklare och billigare än PPL. Begränsningarna är dock att man till en början ej får ta passagerare, ej får flyga utomlands. Utbildningen skulle omfatta 32 timmar i stället för 45. Ingen långnavigering skulle ingå. KSAK skulle sköta administrationen. Viktigt är att flygsäkerheten ej påverkas. Sture Bjelkåker ansåg att det är bättre att försöka påverka avgifter och rutiner för PPL.

11 st går nu den nya IR-kursen. Eleverna verkar målinriktade. Kursen omfattar 7 långhelger och kostar 16'-. LFK är just nu ensam bland klubbsskolor om en sådan kurs.

Avancekursen har aldrig varit så nära att få igång. Lärare finns men ett nytt tillstånd behövs för utbildningen, klart om någon vecka. Den låga molnbasen just nu förhindrar dock utbildningen.

En mörkerkurs pågår.

H50P utbildningen pågår. Ungefär hälften av medlemmarna har gått den. Den är inte obligatorisk men bör den vara det? I detta sammanhang diskuterades det något om vad som kan göras för att förbättra flygsäkerheten. Det konstaterades att den finska väderlekstjänsten bidrar med nederbördsradarbilder på Internet. Detta tillhandahåller inte SMHI. Denna information ökar möjligheterna till flygning samt minskar riskerna.

RNAV kursen pågår. Om man ej har gått IR-kursen så är denna kurs obligatorisk för flygning över FL95. Även mycket

bra om man vill lära sig GPS teknik och vill få utbildning på den nya GNS430 som sitter i SE-KIT. I detta sammanhang påpekades att GNS430 i KIT är COM1. Den vanliga radion är COM2. Några medlemmar har missat detta och har fått deklarerat radiofel i luften. En instruktion om detta bör inkluderas i Kontakten.

Fika intogs i form av smörgåsar och kaffe 19:35-20:00.

Efter fikat hölls en prisutdelning för klubbävlingar 2001. Ulf Edlund och Per Persson var prisutdelare. Priser utdelades till:

Klubbmästare 2001 Anders Wallerman, plakett + intäckning i Trygg Hansas vandringspris,

2:a Mattias Kastman, bäste debutant Mattias Kastman.

Gripen 2001 1:a Lars Östling, 2:a Anders Wallerman, 3:a Gert Eriksson

Nattugglan 2001 1:a Lars Östling, 2:a Seve Barth, 3:a Anders Wallerman

En speciell applåd upptogs vid detta tillfälle till Seve Barths minne.



Gert Eriksson har just fått sitt pris av Ulf Edlund.

Klubbverksamheten redovisades av Peter Purin. Enligt bilaga 5 visades de gånga årets aktiviteter med bla "klubbäflygter" och fester.

Ulf Edlund poängterade att klubbens 70-årsjubileum och flygets 100-årsjubileum nästa år bör uppmärksammas på något speciellt sätt. Klubben planerar en jubileumsmiddag i november.

Det konstaterades även att klubben har fått några intressanta flygfilmer i arv från Gunnar "Radio" Persson. Dessa filmer bör visas vid ett lämpligt tillfälle. Klubben har även köpt in en videokanon som ska användas i kursverksamheten men kanske även för klubbverksamheten.

Marknadsföring och reklam redovisades av Olle Backarp. Elevenkäter på PPL-kursen och IR-kursen har genomförts. Så även en medlemsenkät. Dessa undersökningar ska leda fram till en marknadsplan. Resultaten pekar på att det finns en "flygentusiastisk" VFR-grupp i klubben och en "professionell" IR-grupp. En del vill ha ett reseflygplan och andra inte. Det finns många olika viljor. Klart är dock att det flesta tycker att medlemstidningen Kontakten är mycket bra.

Tävlingsverksamheten fortsätter nästa år åtminstone vad det gäller landningstävlingarna. Det är dålig fart på övrig tävlingsverksamhet. En översyn behöver göras vad det gäller tävlingsorganisationen.

Östgötaflygs verksamhet. Det är svårt att sälja flygreklam. Det går upp och ner. Något sämre detta år. Brandflyget sköts av

FFK detta år. FFK hyr dock mestadels LFKs flygplan. Stor verksamhet detta år pga väderleken. Räddningsverket vill dock ej betala för detta nästa år. Ska kommuner och markägare betala nästa år? Hur ska detta organiseras? Brandflygsverksamheten har fungerat bra i FFKs försorg.

"Bellancamålet" ligger nu i Hovrätten där dock inget händer. Beklämmande är att den individ som lurat klubben i detta mål fortsätter sin verksamhet och utger sig för att vara återförsäljare för Super Decathlon i Sverige. Det diskuterades om inte andra klubbar bör varnas med en artikel i tex Pilot Briefing.

5

Flygplanfrågan diskuterades. Inget nytt flygplan ska köpas in förrän "Bellancamålet" är avgjort. DA40 som provflögs bedömdes vara en trevlig klubbkärra med inte något bra reseflygplan. Lastutrymme och tillsatsvikt är ej så bra. Genom att betrakta klubbens flygtidsuttag ligger en fjärde Cadet bättre till efter som de ej räcker till under sommaren.

6

Budget 2002. Då Nyge Aero förlorar sin återförsäljarrabatt så förlorar även LFK sin 20% reservdelrabatt hos Nyge.

Nu när även Luftfartsverkets flygplats Bromma undantas från Luftfartsverkets landningskort så får LFKs piloter efter årsskiftet själva betala landningsavgifter på de flygplaner som inte ingår i Luftfartsverkets landningskort. Detta berör bla Luftfartsverkets flygplatser Arlanda, Landvetter, Bromma och Kristianstad. Även på andra mindre flygplatser betalar som vanligt piloterna landningsavgiften själva.

Uthyrningspriset för SE-KIT 50:-/timme högre pga GNS430 och för att SE-KIT ej ska bokas i onödan av de som ändå ej tänkt använda GNS430.

100:-/timme extra kommer att tas ut vid advanceflygning pga ökat slitage av flygmaskinen.

7

Medlemsavgiften beslutades för ordinarie och gästande medlemmar att öka med 50:-/år samt för stödjande medlemmar att ökas med 20:-/år. Detta för att täcka generella kostnadsökningar. I samband med detta konstaterades att storleken på avgiften till KSAK bör kontrolleras.

8

Att utse representanter till KSAKs årstämma delegeras styrelsen. Två förslag till motioner till detta möte föreslogs.

KSAK bör driva frågan om finansiering av brandflyg på nationell basis nu när Räddningsverket ej vill finansiera detta nästa år.

KSAK bör bevaka landningsavgifter. Bör avgiften vara lägre under lågtrafik? Är det rimligt att Bromma och Kristianstad ej är med i landningskortet?

9

Övriga frågor. För att spara pengar åt klubben så bör papperskopier av Kontakten kunna avbeställas då den nu även ligger på Internet.

Det konstaterades att nästa allmänna möte är årsmötet någon gång i mars.

10

Mötet avslutades kl 21:50.

(Protokollet är ännu ej justerat)

(Foto: Lars Östling)

Sjöflygkurs 19-22/8 2002

Några reflektioner från min kurs i sjöflyg genomförd i FFK regi.

Av Pierre Gauffin medlem 294

Morgonen den 19 augusti steg jag förväntansfull ur sängen för att påbörja färden mot Södermanland och ÖSFK (Östra Sörmlands Flygklubb) utanför Gnesta. Vädret var suveränt som det varit under hela augusti och bilfärden gick genom ett sommarvackert Östergötland/ Södermanland. Givetvis rörde sig tankarna runt hur det skulle vara att flyga sjöflygplan. Kanske var det inte så mycket flygningen som man undrade över utan mer hur det skulle vara att taxa och föra flygplanet på vattnet och helt utan bromsar! Med drygt tusen timmar på många olika landflygplan och helikoptrar så borde jag väl klara av detta med men visst var jag fundersam hur det skulle komma att bli. Jag hade också förberett mig genom inläsning av KSAB's häfte om sjöflyg.

Jag anlände vid ÖSFK runt åtta och min lärare Lennart Jonsson hade ännu inte kommit. Jag njöt därför en stund med en kopp kaffe i stillheten tillsammans med annan flyglärare. Klubben har verkligen hittat en idyllisk trakt att lägga fältet på och drygt +20 grader och vindstilla duger gott för en sjöflygkurs. Min lärare anlände så småningom och vi väntade på ytterligare en elev som tyvärr fått förhinder visade det sig efter en del ringande. Sagt och gjort. Lennart och jag åkte ned till flygplanet som guppade vackert nere vid ån som leder in från Nyckelsjön som används för start och landning. (se bild nedan)



Efter en liten introduktion på flygplanet så var vi "på väg" med vårt fartyg. Detta är en term som jag fick lära mig eftersom flygplanet definieras som båt så länge det taxas. Man är "på väg" så fort man kastat förtöjningen. Flygplanet i detta fall var en Super Cub med tillhörande pontoner. Vattenrodren, som är nedfällda vid taxning, gör att flygplanet blir relativt

lättmanövrerat även i mycket låg fart. Väl ute i sjön startade vi efter genomgången checklista. I denna ingår att fälla upp vattenrodren samt att göra magnet och varmluftcheck. Observera att detta måste göras på det så kallade steget (när flygplanet planar) vilket motsvarar ca 40 m.p.h!

Det finns ju inga bromsar att hålla fast flygplanet med vid motoruppkörningen!

Den första dagen ägnades åt normal start och landning, taxning, angöring och förtöjning vid en ö, stegtaxning mm. Under den första dagen hann vi med två längre pass i sjöarna runt Vängsö och den avslutades med en utmärkt middag tillredd i klubbens utmärkta kaffestuga/ restaurang. Kvällen fylldes med teoriläsning och slutligen en god natts sömn som hjälpte till att smälta och sortera den första dagens intryck.

Dag 2 bestod i en heldag borta från Vängsö. I vanliga fall brukar det vara svårt att hitta bleke, som är sjöflygarens värsta fara, men denna vecka var det inte svårt alls. Vi hade bleke ända till mitt på dagen, när sjöbrisen satte in, och jag fick många blekelandningar både med och utan motor. Bleke är svårt därför att man inte har någon bra höjdreferens. Det liknar väldigt mycket att landa på obruten snöyta. Med motor är tekniken att etablera en sjunkhastighet (150-200ft/min) samt att hålla en så låg fart att man har positiv attityd på pontonerna, dock inte för nära stallfart. Därefter flyger man flygplanet med bibehållen attityd och sjunk tills det "tar emot",

varefter man drar av gasen och tar spaken i magen. Lätt? Nja, lite ovant och det kräver en relativt lång sjö eftersom man inte kan kontrollera exakt var man skall sätta sig. Ibland var landningsriktningen sådan att man kunde använda flygplanskuggan för höjdbedömning och det var en god hjälp.



"Fyken" parkerad i Mariefred med Gripsholms slott som bakgrund

Första tilläggningsen efter andra dagens första pass blev det vackra Mariefred där vi köpte glass och svalkade oss lite. Därefter begav vi oss mot Björkö. Efter ett ytterligare ett pass med olika övningar så landade vi och lade till vid bryggan intill utgrävningarna av Birka på Björkö. Jag fick i mig lite kultur samt lite lunch genom att besöka Birka-muséet samt fick även träna på att angöra och förtöja vid brygga. Efter denna lite oväntade men trevliga utflykt så bar det av mot havet för träning i högre sjö samt en hel del andra övningar. Vi lade till vid en ö i skärgården och bara njöt av det fina vädret. Vi hade dock glömt att ta med badbyxorna så det blev bara fotdoppning denna gång.



Artikelförfattaren vid "Fyken" på en vacker strand i skärgården

Vi anlände åter till Vängsö emot kvällningen, tämligen utmattade (åtminstone jag). Dock igen rast och ro utan teoriproven på kvällen omfattande

(Forts. sid. 8)

RIAT

Liksom så många år tidigare, så genomfördes i helgen den 20-21 juli Europas största flygshow, The Royal International Air Tattoo (RIAT) på RAF Fairford, England. Undertecknad förlade med flit en del av sin semester på lämpligt avstånd från evenemanget, nämligen så nära som möjligt!

RIAT har arrangerats vart eller vartannat år ända sedan 1985 och evenemanget har vuxit till årets storlek med 350+ flygplan från 30 länder, 8 uppvisningsgrupper och ett 8 timmar långt uppvisningsprogram för över 200 000 besökare! Årets show firade också återkomsten till Fairford efter två års förvisning till RAF Cottesmore pga. renovering av Fairford som numera mest används av USAF. För min egen del var detta besök tredje gången gillt.

Anordnare är i huvudsak The RAF Benevolent Fund som är en välgörenhetsorganisation som fokuserar på att hjälpa nuvarande och före detta RAF-anställda och deras familjer om de på något sätt skulle hamna i trångmål. Det gäller att ha ovanstående väl i åtanke när man slantar upp modiga 350:- per person för entrén till begivenheten, det tål dock att påpekas att varje pence är väl använda pengar! Sätten att ta sig till Fairford, som ligger strax söder om Oxford är många, inklusive specialcharterflygningar som British Airways arrangerar, för egen del valde jag den hårda vägen genom att hyra bil. Den som gnäller över köerna i Stockholm bör inte befinna sig på vägarna till Fairford efter 07.00 på morgonen, jag spenderade goda 2 timmar masandes i till stora delar helt stillastående kö. Jag kan lova att kötiden blir extra frustrerande när man märker att flygprogrammet redan börjat...

Efter den 11:e september så har säkerhetsarrangemangen runt RIAT skärpts kraftigt och alla fick visa upp väskor och gå genom "båge" före man blev insläppt. Väl inne väntar 40 hektar med oändliga flightlines med alla typer av modern flyghårdvara du drömt om att få se i verkligheten. Utöver detta finns förstås ett ändlöst utbud av mat, nöje samt flygrelaterade artiklar av alla de slag.

Showens tyngdpunkt ligger på det moderna flyget och en lång rad med priser delas ut i olika kategorier för bästa uppvisning.

De som vill höra lite mysigt muller från 12- eller 24-cylindersmotorer går inte heller de lottlösa, även om warbirds inte har en volymmässigt central roll i evenemanget.

De uppvisningsgrupper som var på plats var Red Arrows (England, Hawk), Frecce Tricolori (Italien, Aermacchi MB339), La Patrouille de France (Alpha Jet), Patrouille Suisse (Schweiz, F-5E Tiger II), The Blue Eagles (England, Westland Gazelle), Patrulla Acrobatica Agula (Spanien, CASA Aviojet), Los Halcones (Chile, Extra 300), The Royal Jordanian Falcons (Extra 300).

För att fortsätta froterandet i typer och förkortningar så kan nämnas följande urval av närvarande flygplanstyper. F-1, F-15, F-16, F-101, F-86, F-100, F-104, B-52, B-1B, G222, C-130, E3A; E4 AWACS, Fouga Magister, P47, P51, F-117, G4, B-707, Harrier, Tornado, C-5A, Mirage 2000, Canberra, Nimrod, B-17 och ett par Saab Safari som flygklu... ehm... flygvapnet i Danmark vårdar och visar upp.

Ett av de mer speciella inslagen var en B-2A-bombare (Spirit) som gjorde en kort uppvisning, denna hade startat samma dag från Louisiana och skulle efter uppvisningen tillbaka dit, nonstop! Min personliga perversion ligger i "maximalt buller", något som en startande B-1B Lancer med lätthet tillfredsställer! Jet noise – the sound of freedom! Seismologerna torde ha undrat...

Nästa års RIAT anordnas den 18-20 juli, och är som det ibland är kombinerat med ett annat evenemang, i detta fall Defence 2003. Jag är intresserad av att åka dit igen, men prisläget i England avskräcker i fortsättningen från alltför vidlyftiga äventyr, kanske skulle klubben kunna ordna ett rally dit?

För den vetgirige och Internet-bemedlade så kan följande länkar rekommenderas:

<http://www.airtattoo.com>

<http://www.raf-benfund.org.uk>

Bengt Bergholm

(Sjöflygkurs, forts. från sid. 7)

både typkurs på sjöcup samt Sjöfartsreglemente med prickar, grund och annat matnyttig för en sjöflygare. Urlakad, men nöjd somnade jag i min lilla internatsäng på klubben.

Dag 3 blev inriktad på repetition och grillning i allt jag lärt mig tidigare dagar samt det efterlängtrade EK-släppet som skedde på eftermiddagen. Vilken känsla att fara iväg och flyga sjöflygplan på egen hand. Efter en drygt timme på egen hand i närliggande sjösystem kände jag mig beredd att flyga upp dagen efter.

Kontrollanten från Luftfartsverket kom till ÖSFK på morgonen men en inspektion av klubbens verksamhet låg först på

schemat så min uppflygning kom vid lunchtid. Vädret var detsamma som tidigare dagar och jag fick tillfälle att visa att jag klarade allt från tilläggning vid boj, stegtaxning samt bleke- och bedömningslandningar. När dagen var slut kunde jag lämna Vängsö med ett interims-certifikat för sjöflygplan i min hand.

Avslutningsvis vill jag säga att det verkligen är en ny dimension av flygningen som öppnas med sjöflygplan. Tänk så många sjöar/havsvikar det finns i Sverige.

Sjöflyghälsningar, **Pierre Gauffin**



ATT FLYGA CONCORD ÅR 1978

Så är vi då på väg med Flight BA 189, Concorden G-BOAA, världens snabbaste trafikflygplan, marschfart 2200 km/timme. Bara ett femtiotal s k VIP-passagerare i ett halvsatt plan. Vi har startat med en hästspark och fått vårt juridiska färdtillstånd till "Dulles Airport Becton One departure, standardrouting west. Pick up London VOR 263 radial at 7 miles DME, turn right to Woodley, make good a track of 275, cross Woodley at 4000. Pass Hartland at 25 000 feet. Climb and maintain 58 000"!!

Till en början flyger vi sakta, bara cirka 1100 km/tim. De engelska husen i förstäderna till London har radat upp sig bakom oss och nu passerar vi ut över kusten vid Bristolkanalen. Vädret är kristallklart och under oss vinglar bryggor ut från stränderna som rader avhängda uthusdörrar. Det gnags kycklingben och dringar sörplas ner, och alla känner vi oss som jättar. Vår Concord är ett smäckt underverk som väger 185 ton. Vi har 120 000 liter bränsle med oss och det mesta går åt under den tre timmar långa resan. Det är som att grensla en raket, och framme i spetsen sitter en kapten med det förpliktande namnet James Cook...

Här bak brummar det lätt. Nu skakar det till i planet, nosen har för en stund sedan fällt upp 17,5 grader från sitt start - och landningsläge. Porslinet på brickorna vibrerar, men inte av munterheten ombord utan för att kapten Cook tänt de fyra efterbrännkammrarna vilket ger oss femtio procent mer effekt och strax är vi igenom ljudvallen. Det darrar till, svagt, och där är vi på väg i ljudfart och dubbelt upp!

Passagerarna

Vilka människor befolkar då ett dylikt äventyr? Vad pratar de om häruppe i stratosfären och i en hastighet av 730 meter varje sekund? Ja, det gäller först och främst att inte räddhågas, och för att hindra denna åkomma har i servicesammanhang ingen möda sparats. Nyss har Nordatlanten smugit sig på oss och konversationen på en rad språk har kommit igång. Alla reser vi i kunglig klass, som reklamen säger i denna maskin. Framme i kabinen närmast Amerika sitter några speciella gäster i likbärarkostymer och med svartblusade, guldbehängda damer. Längre akterut, mot den plats där stormasten skulle ha suttit

om vi rest med segelfartyg och det tagit ett par månader att komma till USA, residerar en shejk, vilken på oljeblandad engelska konverserar sitt följe. Sierra Leones president Stevens finns också ombord och hans adjutant, en ung general med en alltför stor skärmmössa vilken åker av först efter tredje drinken. Flygningen och samvaron fortsätter, i den rullande buffén faller inget. - Man måste kosta på sig en dylik resa en gång i livet säger en filosof på stol nr 15. Livet är kort och man är död så förbannat länge!

Likvida gäster

Maten serveras. Iransk kaviar, sirloinstek, standarddrycken är champagne alternativt tio sorters vin. Till kaffet inget sämre än Armanac här. Två något ankomna herrar hörs diskutera vädret i lägre och högre luftlager. Man enas till sist på den punkten, att om väderleken i Samväldet under de senaste åren inte blivit bättre, så har det i varje fall inte undergått några anmärkningsvärda försämringar! Tiden går och serveringen med den, kärlek, eld och brännvin kan man som bekant inte dölja! En något anfrätt medmänniska, endast delvis knäppt och knuten, tappar några internationella kreditkort på golvet i gången liksom för att understryka att han i vart fall är likvid!

Tidsvinst

När vi sätter ner de tio hjulen på Dulles Airport utanför Washington och går ut i den brinnande amerikanska hösten har det underliga hänt, att vi kommit fram innan vi har startat! Den engelska klockan visade 12 när vi lättade och den amerikanska är nu 10. Efter denna resa tror vi inte att tekniken har några egentliga gränser. Kanske kan man snart också resa i tiden? Tanken rymmer många svindlande sanningar, men först måste man - kanske ånyo - bevisa att energin är lika med massan gånger ljushastigheten i kvadrat?

Ulf Wiberg

Kontaktens årskrönika 2002

Här följer ett urval av vad som rapporterats om i Kontakten under 2002. Det har varit det sedvanliga; klubbutflykter, tävlingar, vår- och höstfest t.ex. men inte så värst mycket mer. Var det ett år med lite mindre aktivitet än tidigare år, eller var innehållet i Kontakten mindre? Ja, säg det... men många medlemmar har haft mycket roligt i alla fall!



Reseflygplan har varit en het fråga under året, en intressegrupp bildades och kandidater var bl.a. Saratoga och DA40. Flera medlemmar passade på att provflyga en DA40 som var stationerad några dagar på LFK.



Året bjöd på de sedvanliga tävlingarna. KM och Safaritävlingen var som vanligt välgjorda - men varför så få tävlande från LFK?

Årets fester i form av vårfesten och hangarfesten blev mycket lyckade. På vårfesten höll Göte Strindberg föredrag, och på hangarfesten var det höll Erik Bratt som stod för det. Båda föredragen var mycket uppskattade.



Flera intressanta kurser har hållits under året. Dels PPL och IR-kurserna förstås, men även RNAV- och H50P-kurser.



Årets tråkigaste händelse alla kategorier var förlusten av en av klubbens stora personligheter - Arne Kjellström.



Klubbutflykterna startade tidigt med en utflykt till Hornborgasjön. Denna följdes av flera utflykter bl.a. till Lidköping och Kalmar. Den planerade utflykten till Hodenhagen fick tyvärr ställas in efter halva vägen på grund av vädret. En av utflykterna gick till Stockholm tillsammans med LuFF-gänget som också varit aktiva resare under året. Årets Oally var visserligen inte arrangerat av LFK, men flera plan och medlemmar från LFK deltog.



FFK har arrangerat flera övningar, både för Cf- och Md-grupperna. T.ex. övningen i Finspång med bl.a. rejäl träning i mörkerlandningar och tävlan om Östgötapokalen.



Detta års Öppet Hus fick bättre väder än föregående års, men tyvärr hindrade en stark vind ändå många från att komma. Det blev ändå en trevlig dag för de som kom, men även allmänheten lyste med sin frånvaro.





Tävling!

Känner du igen platsen där denna bild är tagen? Skicka i så fall svaret till redaktören! Först inkomna rätta svar belönas med ett litet pris!

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 vinter med den populära RNAV-kursen. Den 29:e och 30:e mars 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: 600 Kr. (900 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