

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 4 2003



Hans har varit på Svalbard (sid. 7)



*SM i precisionsflygning
(sid. 8)*

*Flera LFKare på Fly-In
på Barkarby (sid. 10)*

Mer om jubileumsfesten! (sid 4)

Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Klubbverksamheten
- 3 LuFF-spalten
- 4 Jubileumsfesten
- 5 Som speedwayess
- 6 Oally 2003



- 7 Hans på Svalbard
- 8 SM i precisionsflygning på Optand
- 9 San Diego Aerospace Museum
- 10 EAA fly-in på Barkarby
- 11 På gång i LFK

...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): 27/9

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 4

Det blev lite dåligt med klubbutflyktsberättelser i detta nummer, då Danmarksresan inte blev av och Rügenresan inte har genomförts när detta trycks. Vi hoppas i alla fall på ett spännande reportage från Rügen i nästa nummer.

Tyvärr hann inte Sture med att skriva en flygchefsspalt denna gång.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Datornytt

Det har gått lite trögt med beställningen av klubbens fasta Internetanslutning, tyvärr. Först var det lite krångel med hur vi skulle få in ett nytt telefonabonnemang på Saabs område. När det var löst visade det sig att den ADSL-tjänst vi ville ha inte stöddes av vår telestation - lite överraskande så nära Linköpings centrum. Vi har fått nöja oss med en något långsammare anslutning, men den kommer nog att täcka våra behov den närmaste tiden. Snart kommer det att kopplas in.

Meningen är sedan att det skall gå att komma åt Internet både från datorn i briefingrummet och datorn i lektionssalen. Det skall också gå att ansluta en egen medhavd dator via nätverksuttaget vid runda bordet. Mer information om detta kommer när allt är färdiginkopplat, sannolikt i nästa nummer.

Anders W.



Notera de nya inpasseringspunkterna!

Kontrollera med klubben eller på nätet
som beskrivet nedan!

AIP på webben

Visste du att nu kan du hitta hela AIP Sverige på Internet med inflygningskartor IFR, VFR, frekvenser mm. Vi som flyger IFR i klubben vet att det ibland kan vara svårt att hitta den senaste revisionen av inflygningskartor och procedurer p g a att vissa piloter ibland plockar ur dessa ur Jeppesen-manualen. AIP på internet är alltid upprättad med de senaste revisionerna. VFR-inflygningskartan med de nya inpasseringspunkterna HOVETORP och nya väntläge RYSTAD som gäller fr o m 8 augusti finns självklart med på den VFR-inflygningskarta som du hittar på nätet. AIP hittar du under följande internet-adress.

http://www.lfv.se/site/pilot_info/air_traffic_society/library/aip/flygplatser.asp

Gunnar Jarneryd

Ordförandens spalt

LFK 70 ÅR – LFK I FRAMTIDEN



Ni kommer väl ihåg jubileumsfesten. Inbjudan finns i detta nummer. Vi anstränger oss till det yttersta för att det skall bli en minnesvärd kväll. Boka kvällen den 15 november och ta med din närmaste och käraste! Vi återkommer med en historisk återblick i nästa Kontakten.

Vi låter oss dock inte bara nöjas med tider som varit. LFK måste förändras och bli en attraktivare klubb. Inte minst förra årets arbete med att ta fram

marknadsplanen, som egentligen var en grundlig genomgång av klubbens verksamhet, visar på behovet.

För att åstadkomma detta skall vi ta fram en långsiktig verksamhetsplan. Styrelsen har gett Göran Berséus i uppdrag att dra upp riktlinjerna och leda arbetet.

Som ett led i detta fick ni med förra Kontakten ett PM "LFK-2004" och en enkät med begäran om vissa personuppgifter.

Ni som vill påverka LFK:s framtid anmäl ert intresse och bli med i de arbetsgrupper som skall formas i närtid och arbeta med klubbens framtidsmål. Naturligtvis kommer detta arbete avrapporteras och samordnas med vårt löpande styrelsearbete.

Var med och påverka LFK:s framtid!

Med vänliga flyghälsningar!

Håkan Börjesson
Ordförande

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar.

Hoppas ni haft en bra flygsommar. Har ni passat på att åka och bada på Visingsö eller Gotland? Hoppas det! Alla känner väl till badplatsen vid tröskel 33 på Visingsö?

Det blir ingen höstfest i år eftersom vi i stället satsar på Jubileumsfesten 15 nov. Den kan ni läsa mer om i en separat information i tidningen.

Klubbutflykten till Danmark blev dessvärre inställd. Kanske var det

en del som slickade såren efter Norgeresan? P.g.a. vädret så blev ju den lite dyrare än det var tänkt. Men samtidigt så måste man ju alltid beräkna för sådant när man ger sig iväg lite längre. Vi fick i varje fall ett mycket spännande äventyr. Det var nog många av oss som lärde sig nya saker om hur det är att flyga i minimalt väder i hög terräng. En erfarenhet att ta med sig även om det stundtals kanske kändes lite obehagligt.

Just nu när detta skrivs väntar en klubbutflykt till tyska Rügen den sista helgen i augusti.

Ha det bra, **Peter**



Det är på sommaren som de allra flesta privatflygare flyger som mest. Det märks om inte annat i bokningspärmarna på LFK. Ofta är det nästan omöjligt att hitta ett ledigt flygplan när man vill, vilket är tråkigt. Det motsatta gäller dock för LuFF där aktiviteten och flygandet drar igång för fullt till höstterminens början. De flesta LuFFare är bortresta under sommaren och det har inneburit en paus i föreningsarbetet.

Under nolle-mottningen i slutet av augusti kommer LuFF att anordna utställningar på universitetet. Där kommer vi bland annat ställa ut ett segelflygplan och en sjötrike. Då har alla nya studenter chansen att komma i kontakt med LuFF. Antalet medlemmar i LuFF har ökat stadigt och är nu uppe i 462st, så kommer förhoppningsvis vara fallet även denna termin.

Sedan förra Kontakten har vi gjort några utflykter till Visingsö och Visby. Två resmål som är perfekta för dagsutflykter och som är minst sagt vanliga resmål för klubbens flygplan under sommaren. I början av sommaren när en del studenter fortfarande var kvar i stan var intresset enormt för dessa utflykter med LuFF.

Över Midsommar var vi 24 personer som flög till Visby med 5st flygplan, varav ett fick flyga två gånger åt vardera hållet. Resan var ingen ren LuFF-resa men det var många LuFFare som var med. Även om vädret inte var lika fint som i fjol blev det en väldigt lyckad resa som redan hunnit bli tradition. Mer om den resan kommer förhoppningsvis i ett separat reportage.

Till sist vill jag bara nämna att LuFF behöver en ny vice ordförande, William Svensson som suttit på posten hittills i år har nämligen ryckt in i lumpen. Så hör av dig om du är intresserad!

Magnus Linderud

Ordförande LuFF

E-post: mag1149@student.liu.se

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





Jubileumsfesten



Här kommer lite mer information om höstens stora jubileumsfest för att fira Linköpings Flygklubbs 70 år. Vi kommer också på något sätt att uppmärksamma flygets 100 år men tyngdpunkten kommer att ligga på LFKs jubileum. Max antal ca 100 pers beroende på matsalens storlek.

- Tid:** Lördag 15 november 2003 kl 18:00.
- Plats:** Stora Hotellet Linköping Radisson SAS.
- Klädsel:** Kavaj.
- Deltagare:** LFK medlemmar + respektive, eventuellt inbjudna gäster.
- Anmälan:** 550 kr/pers (450 kr för medföljande) betalas via pilotkontot till Carina på kontoret i samband med anmälan till henne. Det går också bra att anmäla sig genom att betala till klubbens postgiro. Anmälan kan göras fr.o.m. nu! Sista dag för anmälan är den 31 oktober. Anmäl även om ni önskar någon speciell mat t.ex. vegetarisk.

Program:

- 18:00 samling Stora Hotellet Oskarianska matsalen
fördrink, välkomsthälsning
trubadur
bildspel, LFKs historia
- 18:30 förrätt: Hummerburgare med Kalixlöjrom & limecremefraiche.
- 19:00 varmrätt: Chateaubriand Moulin Rouge Madeirasås med chilidragonchampinjon.
- 19:45 efterrätt: Saffran & blåbärsparfait med pistagemandelflarn.
- 20:15 kaffe
tal
klubbens historia, klubbens framtid
filmvisning
- 21:30 dans, bar
bildspel från kvällen



Programmet är givetvis preliminärt ännu så länge så en del detaljer kan komma att ändras. Tiderna gäller dock enligt ovan. Anmälan är bindande.

Välkomna!

Som speedwayess

Det måste ha varit i mitten av 60-talet? Jag flög det svenska landslaget i speedway till kamp i Polens Katowice, en rökig, grå och trist industristad i det inre av landet. Ove Fundin, Bengt Jansson, Sören Sjösten och Anders Michanek var stora namn, men ankaret, Varg-Olle Nygren, som skulle ha varit med dök aldrig upp från sitt viste i England.

-Du är från och med nu Varg-Olle, men du behöver inte köra, sa grabbarna!

Var bara med i defileringen och på efterfesten! Om inte laget är fulltaligt får vi inte åka och går sen miste om poängen och startpengarna! Håll masken!

Så mottog vi folkets jubel! Grabbarna körde, vann ibland och förlorade ibland, mot polacker och ryssar. Tävlingsledaren var en general som satt på podiet vid ena långsidan, klädd i uniform och med bröstet fullt av medaljer och ordnar.

Det var sex startande i varje heat. Vid ett tillfälle gick det så illa att de två polackerna körde ihop, en ryss åkte in i sargen medan en svensk och den andre ryssen fick motorproblem och bröt. Kvar blev endast Ove Fundin, vilken för att han skulle få sina poäng som segrare måste fullfölja samtliga varv i ensamt majestät och utan medtävlare.

Den fortsatta resan runt gick i slow motion! Varje gång han passerade mitten på långsidan, generalen och hans uppvaktnings, reste han sig upp

i stigbyglarna, gjorde reglementsenlig huvudvridning och honnör för potentaten.

Ovationerna var först lite försiktiga och avvaktande, men övergick sedan till allmänt bifall.

Publiken förstod efterhand humorn i det hela och inte alla hyllande den kommunistiska överheten, det framstod som fullständigt klart...

Kvällens festmiddag avlöpte i ett palats med stuckatur i de höga taken. Vi skrev autografer och mottog, i varje fall jag själv, oförtjänt den beundran som namnet Varg-Olle Nygren hade skapat i speedwayvärlden och inte minst i dåtidens Öststater där sporten var stor och betydande!

Senare berättade jag om händelsen för Olle. Han skrattade gott! - Kanske skulle du ha åkt också, det är ju bara att gasa, och det kan ju ni flygare!

Ulf Wiberg



Ove Fundin

OBS!

RNAV / GPS - kurs

Du som har IFR-bevis utfärdat enligt BCL-C, och ännu inte kompletterat med RNAV / GPS - behörighet för att få flyga IFR över FL 95, gör slag i saken nu och anmäl dig till:

RNAV / GPS - kurs kl. 9-16 lördag - söndag 4 - 5 oktober

Pris: 700 Kr. (1000 Kr. för icke LFK-medlemmar)

Intresseanmälan mottages till rnnav@lfk.se eller till LFK exp. tel. 013-183200

Sture B
skolchef

Instrumentflygkurs

Fredag 3 oktober kl 13 startar LFK instrumentflygkurs enligt JAR-FCL för 3:e året i rad.

Kursen pågår under 7 långhelger (fredag kl 13 till måndag kl 15) ungefär var 3:e vecka.

Vi använder tillämpliga delar av Jeppesen ATPL Manuals. kurspris inkl litteratur 16.900 kr

Praktisk utbildning i simulator och flygplan året runt.

OBS!

Oally 2003-succén fortsätter för femte året i rad

Innan årets Oally var det 68 flygplatser som ärats med ett besök av Oally-gänget. I år skulle ytterligare ca 30 läggas till den listan.

Som sig bör flygs Oallyt alltid i mitten av juli och i år var inget undantag. Detta år var vi 10 flygplan och 16 förväntansfulla som samlades på Finspångs gräsfält för att starta årets händelse. Efter den sedvanliga utdelningen av t-shirt och keps så bar det av mot Trosa för första lunchstoppet och på vägen dit hann vi med att studsa i Katrineholm och Vängsö. Vädret var kanon och maten likaså och efter att ha vandrat runt en stund i Trosa stad (by?) så startade vi återigen i de olika grupperna och styrde upp mot Stockholms småfält.

Först ut bland dem var Tullinge, därefter studsade vi i även i Skå-Edeby och Frölunda innan det blev fullstopp på Barkarby. Där bjöd hemmasonen Faleij på fika och vi passade även på att tanka innan vi skulle bege oss mot etappmålet för dagen, Vallentuna. I min rote flög också Stefan Siggelin i en Katana och tack vare att han har bra kontakter med flygledarna på Arlanda så fick vi tillståndet att runda deras torn på lämplig höjd. Mycket sevärt och efter det steg vi upp på höjd igen och landade fem minuter senare i Vallentuna där övriga gänget redan skruvat fast sina kärror i backen.

Jag kan varmt rekommendera ett besök på just Vallentuna, mycket fint gräsfält där bl a en DC-3 har sin hemmabas och där piloten/ägaren Åke bor i ena banändan. Kvällen bjöd på grillning hemma hos Micke Brege som även i år flög Hulfsfreds Archer. Mycket mat/öl/gitarr/sång/mingel senare gick vi till vila i ett närliggande dagis (ja, det var stängt). Frukosten dagen därpå kunde avnjutas under en kornblå himmel och framåt förmiddagen startade vi igen för att besöka Lindholmen-Norrtälje-Rimbo-Vassunda-Sundbro och lunchmålet Gryttjom. Nu hade det blivit riktigt varmt och det var skönt att sätta sig i skuggan på fallskärmsklubben och avnjuta en baguette. Mycket vatten senare styrde vi norrut igen för att studsa i Storvik och Gävle innan vi kom till denna dags slutmål, Mohed i Söderhamn.

Där hade vi beställt rum på vandrarhemmet som ligger på gångavstånd från fältet och efter inkvartering så blev det en bad i sjön nedanför vandrarhemmet. Meteorologen hade lovat dåligt väder på lördagen och det brukar ju stämma så vi beslutade att ta en ordentlig kvällstur på fredagen ifall vi nu skulle bli fast dagen därpå. Sagt och gjort, Söderhamn (g:a F15) blev först ut och därefter blev det Hudiksvall och Ljusdal innan vi stannade för en fika i Edsbyn. Den sträckan är riktigt läcker att flyga, mycket forsar och älvar, kul terräng och en lågsniff över Lill-Babs i Järvsö och vi studsade även i Arbå. Ortsbefolkningen i Edsbyn gick man ur huse och kom ut mangrant till flygfältet efter att vi invaderat det, de var inte vana vid så mycket flygplan på en och samma gång.

Efter den obligatoriska fikan och "tackförbesöketöverflygningen" så startade vi för att flyga den relativt korta sträckan till Bollnäs och därefter tillbaka till Mohed igen. En lång dags flygning var till ändå och vi fick en helkväll på den lokala restaurangen med live-uppträdanden och så vidare...



Vädret nästkommande dag blev som utlovat inte speciellt flygvänligt så dagen ägnades åt att ta igen lite sömn och utforska Söderhamns innerstad. På kvällen däremot sprack molntäcket upp och meteorologen lovade flygbart väder ner till Västerås där vi skulle övernatta på lördagen. De två första grupperna startade och begav sig söderut men fick vända efter en stund eftersom molnen blev ett med marken. Vi beslutade oss för att stanna i Mohed en natt till och eftersom det var blå himmel över fältet så passade många på att ta ännu en kvällstur, bl a med en reporter från Hälsinge-Kuriren. Kvällen tillbringade vi tillsammans med fallskärmsklubben som hade grillkväll och gratis öl, mycket bra kombination.

Söndagen bjöd på blå himmel och vi startade redan 06.40 för att hinna med många platser under dagen. Ca 40 minuter senare satte vi ner hjulen i gräset i Avesta där en vänlig klubbmedlem hade fixat fika åt oss trots den tidiga timmen. Han belönades med en Oally-tröja för detta, nöjda och glada fortsatte vi därefter mot Norberg och Salanda innan det blev dax för nästa fikaställe, Västerås/Johannisberg. Återigen ett fikaställe (klubbhuset) jag varmt kan rekommendera om ni har vägarna förbi.

Efter tankning blev det start i 10-grupp mot Västerås/Hässlö för en studs och därefter omformering till grupperna och lågflygning över Mälarens norra strand mot Köping. Vi skulle egentligen bara ha studsat där, men de erbjöd sig att bjuda på gratis glass och kaffe om vi stannade och det kunde vi självklart inte tacka nej till! Mycket trevlig klubb och fält och en timme senare var vi åter i luften för att nå slutmålet Eskilstuna/Kjula och på vägen dit studsade vi i Arboga.

En varmkorv senare var det dags att skiljas för den här gången och det enda negativa man kan säga om Oallyt är att det är så långt kvar till nästa års äventyr som då kommer att utspela sig i norra Sverige. Sammanfattningsvis besökte vi ett 30-tal klubbar och detta var ett av de bästa Oallyn vi haft!

Från LFK deltog jag & Carina i IFX, Gert Eriksson & Lasse Östling i KEN samt Björn Johansson & Sofia i KII. Övriga deltagare var Håkan Carlberg och Magnus Brege i sina Colibris, Martin Eronn & Viktor Lindman i sin Smaragd, Peter Kardfall i motorseglare, ThorLeif Gustavsson i sin Murphy Renegade, Micke Brege i Hulfsfreds Archer samt Stefan Siggelin i Landskronas Katana.

Vid pennan,
Mattias Ydreborg



Longyearbyen från luften vid kontrollflygning.



Airlifts Bell 212 som behövde motorbyten.

Vår tekniker Hans har arbetat mycket med helikoptrar och tar även nu chansen om spännande helikopterjobb dyker upp. Senast har han varit på Svalbard och jobbat vid två tillfällen.

Hans har jobbat deltid på Ostermans, främst med polisflyg, men det händer fortfarande att han får förfrågningar om att göra jobb åt dem. När en operatör, Airlift, på Svalbard behövde få en motor bytt på en Bell 212 fick Hans förfrågan.

-Jag har rätt god erfarenhet på den, och därför fick jag frågan, säger Hans. -Får man chansen att åka till sådana ställen backar man inte!

Hans berättar att detta var vid oktober-november-skiftet, då är det bara ljus en och en halv timme om dygnet, och 20-30 grader kallt på Svalbard. Airlift har två helikoptrar, håller till i Longyearbyen och flyger för Sysselemannen, som har hand om bl.a. sjöräddningen på Svalbard. Bara två helikoptrar, alltså, och ändå är Svalbard alla öar inräknade större än Danmark. Helikopter är överhuvudtaget nödvändigt för att kunna ta sig runt på Svalbard, det finns inte mycket vägar. De anställda (piloter och tekniker) arbetar 4 veckor i stöten med 4 veckor ledigt emellan. Det är bra betalt, men under arbetsperioden är det jobb hela tiden - men det finns inte mycket annat att göra ändå. Annat än att åka skoter. - Aldrig sett så mycket skoteråkare, berättar Hans. -Man får ej åka med andra terränggående fordon, men skoter går bra.

-Longyearbyen påminner mycket om en modern vildavästernstad, eller guldgrävarstad, enligt Hans. -Mycket barer, men inget bråk.

Hans bytte motorn på tre dagar, men det var tufft med arbete hela tiden. Airlift har några lägenheter i små fina trähus, så Hans bodde i ett av dem på nätterna.



Utefter huvudgatan i byn.



Det kraftiga stängslet runt barnhagen är inte för att hålla barnen inne, utan björnarna ute!

Motorbytet gick bra, så bra att Hans blev ombedd att åka dit i maj igen för att byta den andra motorn. Svalbard är ett av världens rikaste isbjörnsområde, folk har bössor på sig i byn, och i maj var det en björn i byn som fick jagas ut med helikopter!

Text: Anders W, foto: Hans Andersson

SM i precisionsflygning på Östersund/Optand

Torsdagen den 12 juni tog Anders Wallerman och undertecknad IFX till Östersund för att delta i SM i precisionsflygning.

Efter tre och en halv flygtimmar med tankstopp i Borlänge landade vi på Optands 1000 m långa bana. I år var det rekordlångt deltagande, endast 16 st, och vi från Linköping var de som hade åkt längst. Just avståndet till Östersund var nog en bidragande orsak till det låga deltagarantalet. Efter invigningen var det fritt inträde till flygmuseet som ligger alldeles bredvid fältet. Ett mycket trevligt flygmuseum! Vi spenderade många timmar där den helgen.

På fredagen började tävlingen med navigeringsrundan. Nytt för i år var att arrangörerna förlitade sig på GPS-loggning för att beräkna resultatet. Inga tidkontrollanter utefter banan behövdes alltså. Efter en urdålig start på banan där jag missade alla dukmål, brytpunkter och foton på de två första benen började det gå bättre. På resterande fem ben hittade jag istället alla dukmål och foton. Tyvärr ger missade brytpunkter ganska många straffpoäng, 50 poäng per styck. Ännu värre var det för Anders som gjorde sitt gaspådrag 2 sekunder för tidigt och fick därför 200 straffprickar.

En rolig sak med SM är alla olika terrängtyper man får uppleva. Årets terrängtema var myrar. Ett ben bestod av en enda stor myr med väldigt få tydliga punkter att navigera efter. Som tur var stämde vindberäkningen väldigt bra för det benet så m.h.a. klockan och kompassen gick det bra att hitta rätt.

På lördagen var det dags för pricklandningsdelen som genomfördes under ganska svåra förutsättningar med mycket sidvind. Som vanligt gör alla tävlande en landning i taget. Alltså inte som på våra klubb tävlingar där varje tävlande gör alla fyra landningarna på en gång. Detta för att alla ska få så lika förutsättningar som möjligt. Många korta flygningar blir det! Anders lyckades bra med sina landningar och blev totalt 5:a på landningsdelen. Själv missade jag en bedömningslandning och hamnade längre ner på resultatlistan.

På lördagskvällen var det dags för den sedvanliga avslutningsmiddagen som hölls i fallskärmsklubbens lokaler. Arrangörerna hade ordnat med smörgåsbord med många spännande rätter. Efter prisutdelningen var det en trubadur och tillika komiker som stod för underhållningen. Mycket bra alltihop!



Ovan: Landningsträning dagen innan tävlingen. T.v. Frasse, som var med och assisterade tävlingsledningen, slår upp en regel.

I totalresultatet segrade Claes Magnus Johansson från Stockholm, jag kom på 6:e plats och Anders på 9:e. För andra året i rad fanns ingen debutant i tävlingen. Vi får hoppas på nya debutanter till nästa år. Det behövs verkligen lite nya deltagare om inte tävlingen ska dö ut helt.

Text: Lars Östling, foto: Anders W



Claes-Magnus Johansson från Stockholm segrade.



Flygmuseet vid fältet är mycket sevärt. T.h. tar Lars en bild av förarplatsen i en Tunnan.



Smörgåsbord på avslutningsmiddagen.

San Diego Aerospace Museum

I San Diego finns ett fint flygmuseum i stadens park. Museet är inte särskilt stort, men rymmer mycket sevärt. Även parken i sig är värt ett besök.

Nära San Diego downtown finns det en park kallad Balboa Park. Parken är stor, och innehåller ett flertal paviljonger. Även San Diego Zoo inryms i parken. I parkens sydvästra ände finns det ett fint flygmuseum, San Diego Aerospace Museum, inrymt i en av paviljongerna. Paviljongen byggdes ursprungligen under The California Pacific International Exposition 1935-36 för att visa upp bl.a. 1935 års Fordbilar och blev den dyraste och mest uppmärksammade byggnaden. Folk fick provköra senaste Fordmodellerna på en väg runt byggnaden! Efter utställningen donerades byggnaden till staden, och har använts bl.a. som träningslokal för flygplanstillverkning. Planer fanns på rivning, men i stället blev byggnaden flygmuseum. Museet öppnade, efter bl.a. problem med att en brand förstörde delar av materialet, 1980.

Museet har även en del av sina föremål i byggnader på ett flygfält, och de är också öppna för allmänheten. Detta hade jag dock tyvärr inte tillfälle att besöka.

Museet är upplagt för att beskriva flygets utveckling, så när man kommit in handlar det först om människans tidiga försök att flyga. Modeller av tidiga försök till flygmaskiner visas. Där utställningen visar tiden runt första världskriget visas flera enormt fina replikor och restaureringar av första världskrigsflygplan. T.ex. finns en mycket fin replika av en Fokker Triplane, en sådan som "Röde Barnonen" flög. Enligt en museiguide var planet byggt helt flygvärdigt med alla papper i ordning - men hade inte flygit bl.a. p.g.a. att försäkringen skulle bli för dyr.

En rad flygplan av fabrikat Ryan finns att se. Ryanfabriken har legat i just San Diego (möjligen finns det till och med kvar någon verksamhet från den än idag?) och det var där Charles Lindberghs så kända Spirit of St Louis konstruerades och byggdes. Det finns bl.a. en Ryan Brougham att se, vilket är den modell av flygplan som tjänade som utgångspunkt för utvecklingen av Spirit of St Louis.

Givetvis finns det även några flygplan från andra världskriget att se. Speciellt intressant är en äkta Mitsubishi Zero, inte ofta man ser en sådan.

Övriga sevärd flygplan är t.ex. Ford Trimotor, Catalina, Curtiss P-40 och äkta GPS-satellit. En Aeronca C-3 är spännande då den var ett steg i utvecklingen till vår egen Decathlon. Utöver flygplanen finns många modeller, videosekvenser, och annat att se. Flera flygmotorer i uppskuret skick, däribland en jetmotor från en Messerschmitt ME262, visas. Flygplanen är ofta visade tillsammans med dockor, fordon och annan materiel vilket ger en naturtrogen och trevlig inramning.

Sammanfattningsvis är San Diego Aerospace Museum ett fint och välarbetat museum mycket väl värt ett besök. Läs mer på <http://www.aerospacemuseum.org/>. Missa inte heller allt annat som finns i parken. Det finns t.ex. ett modelljärnvägmuseum med jättestora anläggningar som är sevärt även om man inte har något speciellt tågintresse.

Text & foto: **Anders W.**



Den del av museet som handlar om människans tidiga försök att flyga innehåller flera enormt fina reproduktioner av tidiga flygplan. Bl.a. en sådan av bröderna Wrights historiska plan.



En verkligt fin replika av en Fokker Triplane har byggts för att bli luftvärdig - men har trots det inte flugits.



Museet har en ljus innergård med bl.a. denna Ford Trimotor i.



Figurer, bilar och annan materiel runt flygplanen gör utställningarna levande.



EAA fly-in på Barkarby

Flera klubbmedlemmar och -flygplan kunde ses på det årliga fly-innet på Barkarby, som gissningsvis åter slog rekord i deltagare.

Som vanligt fanns det mycket att titta på. Massor av intressanta ditresta flygplan, workshops om hur man bygger flygplan, föredrag m.m.

Hans-Christer från Öst-flyg som är distributör av Diamond Aircrafts flygplan visade DA40 TDI med Thielertdieselmotor. Han körde motorn flera gånger och intresset var mycket stort. Hans-Christer har redan sålt 6 stycken dieselmotorförsedda plan i Norden, och säger att det är bara dieseldrift som han säljer nu.

Under förra årets fly-in fick vi veta att den Caudron Pelican som en gång i tiden ägts av LFK skulle renoveras. Jag hörde mig för om detta i år och fick veta att det tyvärr inte har gjorts något ännu, eftersom det gånget varit upptagna med att renovera en Cub. Detta är nu klart (i dagarna innan fly-inet!), och det lät som om nästa projekt var just Pelicanen. Hoppas det, Kontakten fortsätter bevaka ärendet!



Thielert dieselmotor i en Diamond Star, förevisades av Hans-Christer från Öst-Flyg. Som synes var intresset stort!



Enormt vackert renoverad Super Cub, blev klar i dagarna precis innan fly-inet!



Iver och Gert var två av flera besökare från LFK.



Stockholmsrundan bjuder på fina vyer över staden. IFX och LCU flög i en grupp som leddes av en AN-2.



Söndagen bjöd traditionsenligt på Stockholmsrundan, där deltagarna flyger i samlade grupper över Stockholm. De som önskar vara med delas in i grupper beroende på vilken fart de kan hålla, och en erfaren Stockholmsflygare är ledare i varje grupp och sköter radiokontakten med Brommatornet. I fartgruppen 90 knop deltog detta år IFX med Gert och Iver samt undertecknad i LCU tillsammans med bl.a. Lasse-i-tornet-numera-pensionär i en Malmenbaserad Safir. Gruppen leddes av en AN-2. Rundan bjöd som vanligt på fantastiska vyer över Skärgården och Stockholms innerstad.

Innan hemfärd kunde man få en professionell väderbriefing av personal som normalt jobbar på Arlanda briefing. Utmärkt service!

Ett härligt fly-in, som vanligt.

Text: **Anders W**, foto: **Anders W**, **Gert Eriksson**



*Daglig tillsyn? Nåväl,
det skall böjas i tid!*



*eteorologipersonal
som normalt
jobbar på
Arlanda Briefing
fanns på plats.*

På gång i LFK

Gripen 6	1 sept.
IR-kurs börjar	3 okt.
RNAV-kurs	4-5 okt.
Nattugglan 1	3 nov.
Jubileumsmiddag	15 nov.
Nattugglan 2	17 nov.
Nattugglan 3	1 dec.



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

