

KONTAKTEN

MEMLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 5 2003

STORT JUBILEUMSNUMMER



Reno Air Races 2003 (sid. 15-16)



En diamantflygning (sid. 13-14)



"Pontus" var ett av klubbens första flygplan (sid. 8-9)

Allmänt
klubbmöte 26
november (sid. .

Inbjudan till Jubileumsfesten! (Sid. 7)

Innehåll:

3	Flygchefen har ordet	7	Jubileumsfesten
3	Klubbverksamheten	8-9	LFK genom 70 år
3	LFK 2004	10-11	Motorflyget 100 år
4	LuFF-spalten	12	Wallenberghaveriet eller den omänskliga faktorn
4	Kallelse till allmänt klubbmöte	13-14	En diamantflygning
5	Österlen i stället för Rügen	15-16	Reno Air Races 2003
6	LFK 70 år		

...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): 22/11

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

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

Du har nu slagit upp ett extrastort jubileumsnummer av Kontakten! Detta med anledning av att klubben firar 70 år med flera jubileumssidor. Missa inte inbjudan till jubileumsfesten, höstens största händelse, bland dessa sidor.

Vi uppmärksammar också motorflygets 100-årsjubileum i detta nummer genom att återpublicera en artikel om bröderna Wright, en artikel som Erik Bratt skrev inför motorflygets 80-årsjubileum. Missa inte denna!

Detta nummer innehåller också flera spännande artiklar från medlemmar, och det är verkligen roligt. Jag hoppas att flera blir inspirerade och fattar pennan!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Datornytt

Äntligen har klubben fått bredband. En 0,5 Mb/s-ADSL från Bostream har kopplats in. Egentligen hade vi önskat 2,5Mb men tyvärr stödde inte vår telestation det. Tills vidare klarar vi oss nog bra ändå, så får vi se vilka nya möjligheter som öppnas framöver.

Bredbandsanslutningen är kopplad via en brandvägg, till vilken alla klubbstugans nätverksuttag är anslutna till. Detta innebär bl.a. att det går att använda en egen medhavd dator via nätverksuttaget vid runda bordet. Ställ in datorns anslutning för lokalt nätverk till TCP/IP och automatisk tilldelning av IP- och DNS-adresser så skall det fungera. Det innebär också att datorn i lektionssalen också är kopplad till Internet, samt att en medhavd dator kan anslutas där också.

Datorn i lektionssalen har Powerpoint installerat, och det finns en utdelad katalog på den som t.ex. PowerPointpresentationer kan lagras på. Man kan därför t.ex. ta med presentationen på en egen dator, koppla in den vid runda bordet och kopiera den till lektionssalsdatorn.

Installationen är alltså ganska öppen och oskyddad, just för att allt skall vara lättillgängligt. Låt oss därför vara mycket försiktiga så att inga olämpliga program eller data hamnar på klubbens datorer. Naturligtvis är det inte tillåtet att använda klubbens datorer och bredband till något opassande. Det är heller inte tillåtet att försöka ändra på några inställningar i datorer eller brandvägg - har du synpunkter eller bara vill veta mer - hör av dig.

Anders W.

Äga ett eget flygplan?

SAAB/MFI-15 Safari

Vi är några seriöst intresserade som vill bli fler och bilda en ägargrupp runt en fräsch Safari som just nu är till salu.

...

Kontakta snarast Bengt Bergholm
på 013-16 40 80 / 070-658 67 80

Flygchefen har ordet



De omfattande fältarbetena på flygplatsen går nu mot sitt slut, vilket bör innebära att de ovanligt många restriktionerna mot studs- och gå på vardagar det senaste året kommer att minska. Flygplatsen har också fått ny belysningsutrustning, och på bana 11 tillkommer inflygningsljus och ILS. De som flyger mörker kommer att märka en viss försämring för VFR-flygningar som ofta kommer in tvärs banan. Moderna bankantljus är nämligen helt avskärmade åt sidorna och syns bara i

landningsriktningen. Om ICAO har tänkt på flygsäkerheten när man bestämt detta är osäkert, problemet drabbar även IFR-trafik som gör cirkling-procedur runt fältet. När tornet är öppet finns dock inflygningsljuset som visar var fältet ligger.

En annan ändring är att taxibana Erik för mindre flygplan har upphört, eftersom den anses ligga för nära taxibana David, kanske pga att flygplatsen nu är godkänd för större flygplan än tidigare. Det innebär att det för närvarande inte finns någon särskild motoruppkörningsplats för lätta flygplan, i mån av plats kan parkeringsplats nr 5 användas för run-up, se skiss i klubbhuset. Annars är det David 11 som nu gäller för både små och stora flygplan. En långsiktig lösning är redan på gång som innebär att man anlägger en ny avkörningsslinga väster om taxibana C att användas av enmotoriga flygplan för run-up.

En tredje ändring pga terminaltillbyggnaden blir troligen att tankanläggningen för AVGAS 100 flyttas till gräsplanen framför klubbhuset, som då inte längre kan användas för flygplanparkering. Det totala parkeringsutrymmet på LFK platta ska dock inte bli mindre.

Även vår andra Piper Archer, IUD, kommer troligen snart att utrustas med GNS430 eller GNS530. KIT har ju haft GNS430 ett tag och har enligt statistiken blivit extra populärt att hyra även för VFR, och GNS i IUD behövs dessutom som reserv för IFR-skolningen när KIT inte är tillgänglig.

Vår flygskola har nyligen för tredje året i rad startat en instrumentflygkurs enligt JAR-FCL med god anslutning, drygt hälften av eleverna bor i Östergötland. Den nya PPL-kursen har ca 9 elever, vilket är något lägre än normalt för höstkurser. I år blev det för första gången på 50 år inga Saab-stipendiater, vi hoppas att den neddragningen bara är tillfällig.

Så här inför klubbens 70-årsjubileum och motorflygets 100-årsjubileum har vi räknat ihop antalet privatflygcertifikat som LFK har utbildat till sedan 1935 när flygskolan startade. Det är inte mindre än 988 stycken. De senaste är Olov Dahlbäck, Mats Lundberg, Erik Andersson, Roger Larsson, Erik Persson och Johan Björck, som härmed gratuleras. Vem blir den 1000:e?

Vi gratulerar även Erik Isaksson, Michael Widén och Peter Purin som klarat flygprov för IFR enligt JAR-FCL, samt Mattias Kastman, Martin Karlsson och Björn Zereba som är färdigutbildade för avance-behörighet.

Sture B

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Vi väntar på starten för mörkerlandningstävlingen Nattugglan den 3 nov 18:00. Vi väntar också på jubileumsfesten den 15 nov.

Styrelsen funderar just nu lite mer intensivt på ny inredning till klubbhuset. Det finns förslag men saken måste övervägas noga så att effekten på flygtimpriset inte blir för stor. En ny TV är i alla fall inköpt. Vi

har provat med några begagnade TV-apparater men nu har vi en bra en som kan användas för videovisning på lektioner, för väderbriefing m.m. En mindre ommöblering i briefingrummet är också genomförd med syfte att ge lite större golvytor.

Ha det, **Peter Purin**

LFK 2004 Lägesinformation

Förarbetet i LFK:s nydaningsprogram "LFK 2004" är nu i det närmsta klart och medlemmarnas intresse och enkätsvar genomgångna. Dock, du som vet att du ännu inte skickat in enkätsvaret, gör det nu!

LFK:s "visions PM" är utarbetat och utskickat till medlemmarna för ett tag sedan. Det är nu antaget av styrelsen och vi hoppas alla LFK:are har funderat kring dess 9 punkter som ska ge vägledning om den fortsatta inriktningen. De täcker allt ifrån breddat flygplanutbud till mer "klubbanda" och innebär ibland storslagna ansatser!

Nästa steg är att sätta igång med framtagande av konkreta förslag och vi kommer nu att luftsätta 5 parallellt körande arbetsgrupper som kortfattat kan beskrivas:

1. AG STYR med affärsutv, studiesammanhållning etc
2. AG FLYG med flptyp-studier för olika kategorier som resefl, intressefl mm
3. AG UTB med studie av utbildningsområden som basutb, tilläggsutb, friv utb etc
4. AG IS/IT med helhetsgenomgång av olika IS/IT supportfunktioner
5. AG KLUBB med helhetsgenomgång av LFK som klubb inkl lokaler, image mm.

Du som har åsikter och känner för att spaka LFK in i dagens nya och morgondagens önskemål, varför inte klättra upp ur soffan och var med i de områden du känner för !!

För mer info och dina synpunkter, kontakta oss eller använd **LFK 2004 box** som finns på klubben.

Göran : 0734 181640 goran.berseus@telia.com

Johan : 070 2708075 johan.martensson@visit.se

För att LFK:s medlemmar lättare ska kunna följa den fortsatta utvecklingen kommer en särskild fortlöpande info om LFK-2004 också att läggas på www.lfk.se.



Här följer en relativt kort LuFF-spalt då det inte hänt så mycket i föreningen sen senaste Kontakten. Många är upptagna med skolan som återigen dragit igång för fullt och dåligt väder har tvingat oss att ställa in planerade utflykter. Ett antal Onsdagsturer har dock blivit av och flera glada medlemmar har fått prova på att flyga samtidigt som de fått se Linköping från ovan. På segelflygsidan har ett antal Fredagsturer blivit av, de är väldigt populära och innebär en möjlighet att få flyga med en sväng i ett segelflygplan, spaka själv mm. Ett par samåkningar till Barkarby över helgen har också gjorts, suveränt att kunna dela på en flygresor till samma pris som tåget. Sist men inte minst vill jag bara nämna en mycket lyckad utställning under nollemtagningen. Där ställde vi bland annat ut en sjötrike som drog mycket uppmärksamhet till LuFFs utställning.

Magnus Linderud

Ordförande LuFF

E-post: mag1149@student.liu.se

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

Insändare

Ett förslag till förbättring av Jour poänghanteringen på LFK.

Förslaget är följande:

Varje pilot får ett jour-poäng konto som man kan arbeta upp under året. Detta konto belastas i slutet av varje år med det poäng antal som krävs av varje medlem varje år. Vill man jobba mycket ena året så skulle man kunna bygga upp en buffert. Likaså kan hindrad att jobba jour ett år och måste ligga efter så borde man kunna ha minus ner till motsvarande ett års jourtjänst.

Grundproblemet är att i förtid boka upp sig för hela året. Detta har man väldig dålig koll på i början på januari. Som jag förra året så jobbade jag ganska mycket på mitt jobb i ett projekt tillsammans med flera aktörer utomlands, med många besök i Sverige och utomlands. Detta medförde att jag inte vågade boka upp mig i förtid på Jourjänst på LFK med risken att få byta tider i sista minuten vilket bevisligen inte är lätt. En annan fördel är att skulle mitt förslag gå igenom så blir det lättare för klubben att få sista minuten inhoppare på jourtjänster om den piloten vet att han/hon får tillskott till konton som kan användas i framtiden. Jag hoppas inte det är pengarna som Klubben är ute efter genom straffavgifter för de som inte har möjlighet till Jourjänst utan att det är en klubb som alltid ska vara bemannad med Jourhavande då flygväder råder.

Lite flexibilitet i en av Sveriges största flygklubbar efterfrågas.

MVH, **Krister Fersan** (pilot 259)



Kallelse

Till allmänt klubbmöte i Linköpings Flygklubb.

Plats: Flygets Hus.

Tid: Onsdagen den 26 november 2003
kl 18.00.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av verksamheten år 2003 hittills.
4. Verksamhetsplan för 2004:
 - Stationstjänsten
 - Jourtjänsten
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/Reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - Flyg- och skolverksamheten
 - Strategi
 - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Budget 2004.
6. Medlemsavgifter 2004 (beslut).
7. Val av representanter till KSAK respektive M-KSAK årsstämmor våren 2004 samt eventuella motioner till dessa årsstämmor.
8. Övriga frågor.
9. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer det att serveras någonting gott att äta och dricka.

Välkomna

Styrelsen



Start för årets mörkerutbildning

Det blir teorikväll för mörkerbehörighet den 17:e november kl. 18-21:30!

Österlen istället för Rügen

Så var det dags för årets sista klubbutflykt. Det blev bara Gert Eriksson och undertecknad som stack iväg fredagen 29/8 kl. 13.39 med IUD.

Enligt färdplan flög vi på 2500 foot till ESMQ = Kalmar. Där plockade vi upp vår medpassagerare sjökapten Bert Carlsson. Vi korsade Kalmarsund och flög på låg höjd över södra Öland. Bert kunde sin hembygdshistoria väl och berättade om alla intressanta föremål på marken. Det var spännande att beskåda Karl X Gustavs stenmur vid Kungsgården som han lät bygga för att hålla hjortarna borta. Stora Alvaret var verkligen stor och mycket karg. Vi vinkade även åt alla Berts vänner som han, via telefon, hade beordrat ut på gården för att hälsa. Vid 17.00 tiden landade Gert på Borglanda.

Fru Carlsson med dotter mötte upp i bil och vi gästade familjen på deras gård i Böle. Efter en välkomstwhisky, mycket god middag (bergtunga med brynta champinjoner) kollade vi vädret. Sverige skulle vara ok på lördag, men över Rügen låg det låga stratus och ingen förbättring väntades.

Därför startade vi på lördag morgon från Borglanda, mellanlandade i Kalmar för tankning och fortsatte på färdplan till Tomelilla. Vi flög längs Sveriges ostkust och hade en underbart bra sikt i en klar höstluft. Kalmar - Tomelilla tog en timma och fem minuter (tänk på kraftledningen om du skall landa bana 27). Landningsavgift plus ett dygns parkering kostar 80 kronor på ESTO.

Vi blev hämtade av kapten Carlssons måg Carl Cederström (som är släkt med flygbaronen i rakt nedstigande led och med samma namn). Han guidade oss runt i trakten, vi besökte den idylliska lilla fiskehamnen i Koseberga och en av Sveriges största skeppssättning innan vi tittade på Ale Stenar där hängglidare och annat "flygtyg" brukar hålla till.

På Hedwigsdal blev vi hjärtligt mottagna av Carls hustru Åsa med lilla sonen Arvid (en äkta blond och blåögd skånepåg).

Då det serverades kaffe och kakor vid 16.45 undrade Gert om jag avslutat färdplanen. Gissa om jag blev kallsvett. Det hade gått ca två timmar sen vi landat !!!!! Jag kastade mig på telefonen och ringde upp Malmö kontroll för att rätta vad som räddas kunde (dagen därpå fick jag höra att man hade ringt till klubben och efterlyst oss. Det händer då och då).

Efter denna miss var det gott med en whisky. Huset bjöd på rådjursadel med murkelsås. Därtill räcktes ett gott rött vin. Vi studerade TY-vädret och kopplade av i det trevliga sällskapet. På söndag morgon var det strålande sol över Österlen. Även på Rügen hade vädret blivit ok, men tyvärr var tiden för kort nu och dessutom hade jag avbeställt semesterlägheten, hyrbilen och friluftteaterbiljetterna till

"Klaus Störtebecker". Gert gjorde en liten flygtur med Carl över dennes ägor (Carl är skånsk storbonde), innan vi startade upp mot Linköping via Emmaboda och Kalmar där vi lämnade av sjökaptenen. Emmaboda hade stängt pga någon slags bilmotorsport på banan.

Troligen var det klubbens minsta klubbutflykt (ej vad det gäller flygtiden), men trevligt var det och kostnaden var förutom flygplanspriset - noll.

640 Ingeborg



Ale stenar.

Åsa Cederström
med son Arvid,
Ingeborg, Gert
Carl Cederström
på Tomelilla
"airport".



Carl Cederströms skånegård.

Daglig tillsyn

Var noga med daglig tillsyn när hjulkåpor är monterade! Hjulkåporna försvårar tillsyn av hjul och bromsar, därför är det extra noga med tillsynen av dessa.



Glöm inte att daglig tillsyn alltid skall signeras i flygdagboken.



70 - års jubileum



LFEK 70 år

Tanken att kunna flyga har i flera århundraden fascinerat människor och många äventyrliga försök föregick bröderna Wrights lyckade luftfärd för exakt 100 år sedan, den 17 december 1903.

Flygning med motordrivna flygplan fyller 100 i år och Linköping har funnits på flygkartan sedan 1911, då Carl Cederström startade sin civilmilitära flygskola på Malmen. Vi var med tidigt och vi har därmed en lång flygtradition i Linköping och det kan tyckas märkligt att staden inte fick sin första flygklubb förrän 1933. Kanske var det på grund av att Linköping med omnejd kunde få ta del av flygning som åskådare, passagerare eller förare på Malmen som gjorde att behovet kom först 1933. I samband med att ASJA startades formellt 1930 så började man prata flyg i korridorerna och intresset för flyg som fritidsaktivitet ökade.

Det första stycket i denna historiebereskrivning är hämtad från inledningen av Olle Espings förord i boken "Mot vidare horisonter" som gavs ut vid klubbens 50 års jubileum. Olle är den person som jag anser, utifrån mitt perspektiv som 11 årig medlem, har betytt allra mest för Linköpings Flygklubbs utveckling om man nu måste nämna en enskild person. Han kom med i styrelsen 1943 och hann med åtta år som ordförande innan han slutade jubileumsåret 1983.

Flygklubben bildades i slutet av mellankrigstiden en tid som innebar ett nytt språng för flyget, fast nu i fredliga banor. Trafikflyget föds och de nationella flygbolagen bildas. Tidernas främsta transport och passagerarflygplan DC-3 utvecklad och producerad av Douglas Aircraft introducerades 1935. Kvinnorna tar plats i flyghistorien, liksom den alldeles vanlige mannen. Segelflyget och hembyggarrörelsen föds. Girindikator, gyrohorisont, radiokompass och radiopejl var hjälpmedel som även dessa kom fram i mitten av 1930-talet.

Intresset på bl.a. ASJA resulterade i att en flygklubbskommitté bildades som i början av år 1933 lät ett upprop gå ut till flygintresserade vid bl.a. ASJA, F3 och CVM. På en lista fick man anteckna sitt intresse för medlemskap i föreningen. Uppropet lockade 78 presumtiva klubbmedlemmar som många av dem hade blivit kända även långt utanför klubben. Deras viktiga funktioner inom industri, bankväsende och flygvapnet gjorde att klubben från starten fick en mycket god förankring i staden och länet. Kommittén samlades den 16 mars 1933 på Frimurarhotellet för ett första möte och det konstituerade mötet hölls sedan den 16 november 1933 på Stora Hotellet. Historien om klubbens bildande är delvis hämtad ur Lennart Angviks kapitel "En flygklubb föds ur Mot vidare horisonter".

Vidare så konstaterar Olle "att klubben alltid haft som målsättning att ha en god ekonomi och en hög flygsäkerhet – två förutsättningar för en stabil utveckling."

Det är med stor tillfredsställelse som vi kan konstatera att klubben även de senaste 20 åren haft en stabil utveckling och att vi fortsatt är en av de största klubbarna i landet. Naturligtvis så är vi fortsatt gynnade av att ha en nära relation till den svenska flygindustrin – Saab AB.

Vid det senaste årsskiftet så hade klubben 451 medlemmar av olika kategorier vilket är det högsta antalet medlemmar någonsin. Under de första 50 åren så hade klubben som mest 395 medlemmar år 1965 och jubileumsåret 1983 var vi nere i antalet 365. 1965 års siffror inkluderar segelflygsektionens medlemmar.

Flygtiden däremot har minskat. Klubbens högsta flygtidsuttag var ca 5000 timmar 1980 varav ungefär 1000 timmar kom från uppdrag i Östgötaflygs regi. Visste ni förresten att Östgötaflyg är Sveriges näst äldsta flygbolag efter SAS. Flygtiden de senaste åren har varit år 2000, 3230 timmar, år 2001, 3540 timmar och år 2002, 3230 timmar. Dock en jämn bas där Östgötaflyg står för cirka 100 timmar.

När det gäller våra flygtimpriser så har dessa glädjande nog minskat i förhållande till konsumentprisindex. Ökning har enligt SCB varit i genomsnitt knappt 5 % årligen från 1933 t.o.m. 2002. År 1934, första flygåret så kostade en flygtimme 45 kronor. År 1983 så kostade en flygtimme för en C182, 350 kronor vilket är relativt sett billigt då den skulle kosta 480 kronor med en genomsnittlig uppräknings. Motsvarande för år 2003 skulle bli 1180 kronor jämfört med det aktuella priset för en Archer timma som är 870 kronor. Med denna enkla analys så kan vi konstatera att vi idag flyger relativt sett billigare i förhållande till en genomsnittlig prisökning. Jag vet inte om det är gjort enligt skolboken men det är åtminstone ett försök till jämförelse.

En annan glädjande siffra är att vi skrivande stund har utbildat 988 piloter till A och som det numera heter PPL certifikat. Det ger cirka 14 certifikat i genomsnitt per år.

Detta var kortfattat några axplock från historien. Det kommer att berättas mera fakta och personliga minnen på vår jubileumskväll den 15 november. Vi ses där!

Håkan Börjesson
Ordförande

70 - års jubileum



70 - å r s j u b i l e u m



Jubileumsfesten

Nu är det dags att anmäla sig till LFKs 70-årsfest! Vi firar i samma lokal som det första årsmötet hölls i 1933, nästan samma datum!

Tid: Lördag 15 november kl 18

Plats: Stora Hotellet Linköping (SAS Radisson)

Trerättersmiddag med återblickar på klubbens historia.



Pris: 550 kr för medlemmar, 450 kr för respektive
Anmälan: Anmälan och betalning till Carina på kontoret
senast 31 okt
(max 100 pers p.g.a. lokalens storlek)

Välkomna!

70 - å r s j u b i l e u m



70 - årsjubileum

LKF genom 70 år *Klubben någon gång på 50-talet.*

Mycket händer i en flygklubb under 70 år! Klubben har ägt en hel del flygplan, spännande resor har genomförts och klubben har varit mycket aktiv i tävlingar. Många medlemmar har lagt ned massor av arbete och format klubben till vad den är idag. Att sammanfatta vad som hänt under de 70 åren i ett par sidor i Kontakten är omöjligt, men låt oss ändå försöka göra några nedslag i historien!

De första flygplanen

Ett år efter att klubben bildats, 1934, är LFKs första flygplan klart för flygning. Det var en De Havilland Cirrus Moth som tyvärr inte blev så långlivad. Den havererade 1935 och såldes därefter. Klubbens andra flygplan, en Avro Avion, köptes in samma år och fick 1936 sällskap av en annan Cirrus Moth - men den var bara inlånad. Den tredje flygmaskinen, som var en Gipsy Moth, köptes in 1938, och döptes till "Pontus". Pontus blev en riktig trotjänare.

I början av 40-talet hade klubben även ett par Klemm-flygplan.

Det första klubbhuset

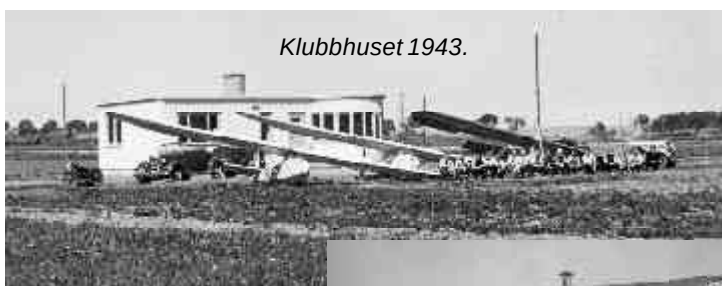
Klubbhuset låg från början på fältets norra del, och var ursprungligen en kontorsbyggnad på Saab vilken donerades till klubben vid en tillbyggnad av provflygningshangaren. Det blev färdigt 1943 och invigdes i samband med klubbens 10-årsjubileum. Det invigdes av prins Gustaf Adolf! I samma veva flyttas en plåthangar till klubben från Saab. Flytten sker med hjälp av medar under hangaren. Klubbhuset har genom tiderna byggts till, men kärnan i huset är fortfarande från det första huset.

Segelflyg

Kriget innebar stopp för motorflyget, vilket gav ett uppsving för segelflyget. Till en början bildade segelflygarna Linköpings Segelflygklubb men de kom snart att bli en sektion i LFK. LFKs historia är därför också delvis Linköpings Segelflygklubbs historia, eftersom segelflygarna höll till i LFK under tiden 1942-1972.

Klubbens förste heltidsanställda

1943 anställdes Olle Tidblom i LFK som "stationschef". Olle skötte det mesta, pappersarbete, hålla materien i skick m.m. Anställningen innebar även fri bostad i form



Klubbhuset 1943.

Flytt av plåthangar från Saab till klubben i ungefär samma veva som 10-årsjubileet. Hangaren flyttades på medar!



Trotjänaren "Pontus" köptes in 1938 och gjorde bl. a. god tjänst som segelflygbogserare.

av ett rum i det nyuppförda klubbhuset, vilket kombinerat med det stora intresset innebar att Olle arbetade jämt. Olle gjorde stora insatser under 7 år i LFK innan han gick vidare till andra flygande uppdrag.

Ett par av klubbens trotjänare

Vid denna tid (1942) anslöt sig också Olof Esping till LFK efter att ha börjat på Saab. Detta var början till en lång tid av insatser för LFK i bland annat olika styrelseposter. Han erhöll Gösta Fraenckel-diplomet 1963 som ett tecken för sina insatser för LFK.

Efter att ha fått erfarenhet som mekaniker i Flygvapnet anställdes Arne Kjellström som mekaniker i LFK 1946. Arne tog snabbt både motor- och segelflygcertifikat i LFK (lärare var Olle Tidblom) och med tiden skaffade sig Arne B-certifikat och flyglärartillstånd. Många av klubbens medlemmar har haft Arne som sin lärare.

**Piperdominerar**

I slutet av 50-talet börjar Super Cub göra sitt intåg i klubben. Den första köptes 1957 och tillsammans med de som följde kom de att utgöra basen i klubbverksamheten. Under 50-talet fanns även en Luscombe och en Safir i flottan under några år. 1960 bestod flottan enbart av Piperflygplan - två Cub, tre



Logo på 30-talet

Klubbhuset invigdes av prins Gustaf Adolf (Okänd), Gustaf Gunnar



Erik i SE

70 - årsjubileum

70 - årsjubileum



Logo på 60-talet

Super Cub och en Tri-Pacer. Senare under 60-talet hade klubben även en Rallye, en Mooney samt tre Beech Musketeer, men ingen av dem fanns i klubben mer än några år.

Reseflyget börjar

De första 25 åren var reseflygandet i klubben ganska blygsamt, om än en del äventyr genomförts. Sommaren 1958 ger sig Erik Bratt och Olof Esping på en rejäl resa som kan betraktas som inledningen på klubbens reseflyg. Erik och Olof flyger med splitt nya Super Cuben SE-CEE ända till Venedig!

Kraftledningsinspektion

Våren 1958 började Östgötaflyg med kraftledningsinspektion från luften, och det var i huvudsak Arne som utförde arbetet. Verksamheten var inkomstbringande för Östgötaflyg, men helikoptrar övertog arbetet mer och mer så verksamheten minskade successivt under slutet av 60-talet och början av 70-talet.

Tävlingsflyg

LFK har alltid varit aktiva - och framgångsrika - i tävlingar. Redan de första åren efter att SM i motorflyg instiftades 1959 (det hette riksmotorflygtävling innan dess) vann t.ex. LFK samtliga SM i lag. Därefter har genom alla år ett flertal medlemmar utmärkt sig med bra resultat, t.ex. Mats Warsted som blivit 2:a i VM två gånger!

Cessnaperioden inleds

I slutet av 60-talet uppstod ett behov av ett reseflygplan, och valet föll på en Cessna 182 som köptes in 1967. Därefter följde en lång period med Cessnor i klubben, och skolningen flyttades från Cub till dessa Cessnor.

Operation XYZ

Klubbens sista inköp i Cessnaperioden var tre fabriksnya Cessna 152. Dessa hämtades av klubbmedlemmar från fabriken i Frankrike, och hemflygningen kallas operation XYZ efter flygplanens registreringsbeteckningar - IFX, IFY och IFZ. IFX har vi som bekant fortfarande kvar.

IFR-utbildning

I mitten av 70-talet blev Lennart Johannesson flyg- och skolchef i LFK och Sven-Eric Larsson basade för Östgötaflyg, som vid denna tid fick en ny verksamhet i älgränningen med Super Cub under snörika vintrar. IFR-utbildning infördes på LFK i början av 80-talet av P G Lundborg, som bl a importerade en rörlig Link-trainer där många IFR-elever fått sin simulatorutbildning.



Piperdominans c:a 1958.

50-årsjubileum

1983 firar klubben sina 50 år med en hel rad aktiviteter, bland annat formationsflygning över Linköping och deltagande i 24-timmars på skidor. Höjdpunkten är en flygdag med Frece Tricolori och en jubileumsbankett som hölls kvällen innan. Flera PR-aktiviteter genomfördes också i form av utställningar. En av dem gick ut på att visa upp en av Cessnorna utanför hotellet i Ryd!



Piloterna som genomförde "operation XYZ", fr.v: Nils-Erik Zander, Lars Olsson, Lars-Åke Holm och Sture Bjelkåker.

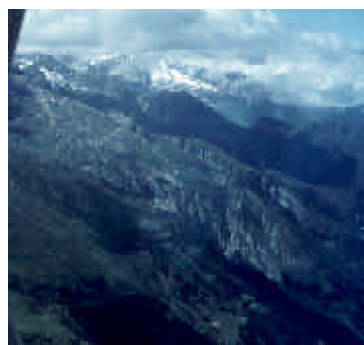
Piper dominerar igen

Då Cessna under en längre tid upphört med nyttillverkningen beslutades i slutet av 1980-talet att gå över till Piper 28 som basflygplan, under ett par år köptes fem nya sådana. För avancerad flygning fanns en Saab MFI-15 Safari och ett antal medlemmar utnyttjade sina flygplanbyggarkunskaper från Saab och byggde egenhändigt åt klubben en MFI 9 utgående från ritning. Innan LFK:s "gamle" mekaniker Kalle Gustavsson slutade sin 30-åriga tjänst på LFK byggde han ihop och dukade en Piper Super Cub, KEG, till nyskick utifrån ett gammal vrak.

Sedan slutet av 80-talet har Thor Romare haft hand om den tekniska tjänsten och 1993 efterträddes "Johannesson" av Sture Bjelkåker som flyg- och skolchef. År 2000 blev LFK som enda klubbflygskola en av landets tio "FTO" med bl.a. instrumentflygutbildning enligt nya europeiska regler. Under 2003 återupptogs utbildning i avancerad flygning, nu med en nyinköpt Bellanca Super Decathlon, som efter ett allvarligt leveransproblem kunde tas i drift 2002. Östgötaflyg, som hunnit bli Sveriges näst äldsta ännu verkamma flygföretag efter SAS, har de senaste åren haft flygreklam som största verksamhetsgren.

Som sagt var, ovanstående gör inte anspråk på att vara en heltäckande beskrivning av klubbens historia - det skrapar inte ens på ytan. Framför allt nämns inte många av alla de personer som genom tiderna lagt ned massor av fritidstimmar i klubben. Viktigt har också Saabs stöd genom tiderna varit. Mycket har således bidragit under dessa 70 år till att skapa den livaktiga klubb vi har idag, och som har framtiden för sig. Grattis på födelsedagen, LFK!

Anders W & Sture B

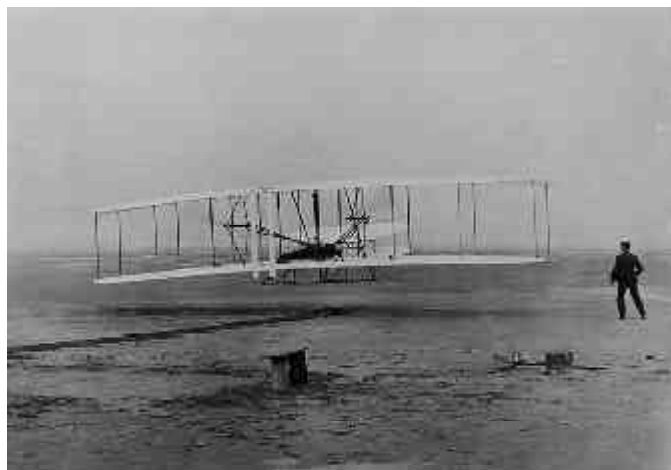


Olof Esping flög till Venedig med Cessna 182 då denna bild av Alperna.



Kraftledningsinspektion i Östgötaflygs regi utfördes huvudsakligen av Arne Kjellström.

Motorflyget 100 år



Motorflyget 100 år

Kontakten uppmärksammar flygets 100-årsjubileum genom att återpublicera nedanstående text, skriven av Erik Bratt inför 80-årsjubileet!

Lördagen den 17 december 1983 är det precis 80 år sedan bröderna Wilbur och Orville Wright för första gången i historien genomförde flygning med motorkraft. Flygningens enorma betydelse är ju så välkänd att det inte behöver beröras här, men det finns ett stort antal märkliga händelser i samband med bröderna Wrights flygningar, handelser märkliga ur såväl teknisk som mänsklig synpunkt och dessa torde även vara ganska okända för allmänheten.

Bröderna Wright fick helt skapa sitt flygplan ur intet. Man hade information om glidflygningarna gjorda av Otto Lilienthal och av Octave Chanute några år tidigare, och det var närmast den senares erfarenheter som var utgångspunkt för brödernas utvecklingsarbete och Chanute var dem även behjälplig med råd och dåd.

Med dagens ögon ser flygplanet ganska anskrämligt ut men bakom detta ligger ett optimalutförande som är anmärkningsvärt. Med modern vingteori - uppställd av Prandtl ungefär 10 år efter brödernas första flygning - är det enkelt att välja rätt storlek på vingarea och på spännvidd för att flygplanet skall få lägsta luftmotstånd vid just den flyghastighet som man avser att operera vid. Bröderna Wright måste själva konstruera en motor till sitt flygplan och detta gjordes i deras cykelverkstad under kortare tid än ett år. Bara detta ett unikt rekord. Motorn hade dock endast 12 hästkrafter och var i svagaste laget. Det är då anmärkningsvärt att konstatera att storleken av flygplanets spännvidd och vingarea är precis optimal strax

över 50 km/timme, dvs just vid den flyghastighet som man nått och jämt kunde förvänta. Måhanda kan det vara en tillfällighet

att deras cut- and try-förfarande lett dem precis dit.

Motorsituationen är även märklig ur den synpunkten att om motorn varit endast obetydligt tyngre eller obetydligt svagare så hade det inte gått att flyga.

Ännu mer förvånansvärt är deras propellerutförande. Några kända propellar fanns väl knappast före bröderna Wright. Den moderna propellerteori kom fram med Prandtl's medverkan under 20-talet men fulländades inte förrän på 30-talet. Brödernas effektsvaga motor drev medelst ett kedjearrangemang två propellar. Detta arrangemang skulle med dagens ögon ses som en stor nackdel ur säkerhetssynpunkt. Men om dom valt att använda endast en propeller så hade man - även med tillgång till modern propellerteori plus databehandling - fått en reduktion av dragkraften vid den intressanta hastigheten med knappa 10% och detta hade varit mer än tillräckligt för att omöjliggöra flygning med ett flygplan av 1903 års utförande. Hur kom det sig att man valde två propellar vid en tidpunkt då det näppeligen fanns några möjligheter att förutse detta teoretiskt?

Kan det vara en tillfällighet att bröderna valde såväl en optimal vingstorlek som ett optimalt propellerutförande? Det kan även vara fråga om en enastående känsla och intuition!

Den lyckade men nått och jämt genomförbara flygningen gjordes ute vid Kitty Hawk en plats belägen längst ute på kontinentens ostkust där bröderna fick ett ur vind- och terrängförhållanden gynnsamt område, och där de även kunde operera i hemlighet för att skydda sin uppfinning. Dom hade varit ute vid

Kitty Hawk i fyra perioder med början år 1900, men nöjde sig då med att flyga en linstyrd modell. År 1901 och 1902 gjordes successivt förbättrade och förstörade motorlösa glidplan som dom själva kunde flyga och 1903, den 17 december, lyckades man sålunda göra den första flygningen helt med motorkraft. Fyra flygningar gjordes den dagen och den sista av dem varade i 59 sekunder. (Obs! 59 sekunder, inte en minut.)

Första flygningen väckte ingen större uppmärksamhet trots att bröderna via pappa biskopen hade telegrafiskt rapporterat resultatet från de lyckade flygningarna den 17 december. The Dayton Evening Herald tog in en knapp tvåspaltare på första sidan lördagen den 18 december. Det var i stort sett allt. Tidningen var hemmablind för vad som försiggick. (Ett inom flyg även nu för somliga tidningar ej helt okänt förhållande.)

1904 års övningar förlades till en plats strax utanför hemstaden Dayton. Man hade då gjort en ny motor med 15 - 16 hästkrafter, och denna effekttökning var tillräcklig för att man skulle kunna börja flyga på allvar. Efter ett stort antal raka skutt lyckades dom med att göra en sluten cirkel uppe över fältet och detta inträffade den 20 september. Handelsevis bevitnades just denna flygning av en biodlare vid namn A.I. Root som på ett spontant och entusiastiskt sätt skildrat vad han fick skåda i sin biodlartidning.

Först 1905 fick bröderna fram ett mer praktiskt användbart flygplan varmed de kunde flyga på ett sätt som var till belåtenhet. Inte ens detta uppmärksammades av tidningarna. Vid ett tillfälle gjordes en inbjudan till ett antal tidningar för demonstration men det slumpade sig så illa att motorn just den dagen inte gick tillfredsställande (typiskt!) och då gav journalisterna upp.

Bröderna försökte nu sälja sin uppfinning. Dom iakttog stor sekretess

Motorflyget 100 år

och förvarade flygplanet inlåst på hemlig plats för att deras ideer inte skulle bli stulna. Samtidigt sökte dom publicitet men misslyckades kapitalt med detta. Deras turer med Wardepartementet är makalösa, och departementets byråkrati för att inte säga snorkighet var otrolig.

Först 1908 uppmärksammade världen vad bröderna kunde göra när Wilbur flög i Frankrike. I alla tidningar världen över skrevs det om de makalösa och häpnadsväckande flygningarna Wilbur gjorde, och han flög den hösten 104 gånger och med en flygtid av mer än 25 timmar. Världsrekord på löpande band!

Nu blev det fart på Wardepartementet! Orville fick åka till Fort Myer strax utanför Washington DC med ett annat exemplar av deras "Flyer" och här demonstrerade han fina flygningar men råkade även ut för ett haveri varvid hans passagerare löjtnant T.E. Selfridge omkom och Orville själv fick läggas in på sjukhus. Selfridge blev därmed motorflygningens första dödsoffer.

Äntligen kom den välförtjänta framgången. Bröderna Wright blev världsberömda, och 1908 och 1909 blev triumfens år för dem. Licenser såldes till flera länder i Europa och Wright Aeronautical Co bildades i USA. Bröderna kunde flytta ut ur cykelverkstaden och börja arbeta på allvar. Men tyvärr kom dom in i patentkonflikter och detta tog mycken tid för dem. Allt mindre tid för flygning blev det. Wilbur gjorde en uppmärksam flygning hösten 1909 och lyckan tycktes le mot dem. Men icke då! Denna flygning kom att bli Wilburs sista. Han hade då bara knappa tre år kvar att leva. Han dog i tyfoidfeber vid 44 års ålder den 30 maj 1912.

Därmed avslutades den kanske mest storslagna epoken i flygets historia och övergick i tragik.

Saken var den att det var fel killar som hade upfunnit flygplanet. US government hade nämligen uppdragit åt dr S.P. Langley, vetenskaplig ledare vid Smithsonian Foundation, att bygga och flyga ett flygplan och anslog därtill 50000 dollar. Langleys kvalifikationer för detta berodde på att han några år dessförinnan både flugit ett litet ångmaskinsdrivet modellflygplan och därmed gjort någon eller några flygningar. Hans slutliga flygplan blev färdigt under år 1903 och han hölls med

detta på en pråm ute på floden Potomac. Två försök gjordes med Langleys medhjälpare C. M. Manly vid spakarna. Båda försöken misslyckades och Manly kom helskinnad men blöt ur haverierna. Detta inträffade bara några veckor före brödernas första riktiga flygning den 17 december.

Patentstriderna, som pågick redan före Wilburs död och som innebar makalösa turer, ledde till att US government med Smithsonian i täten kom att ta ställning mot Wrights patent och hävdade att vissa deluppfinnningar redan gjorts av Dr Langley. Man till och med ställde upp Langleys hopplappade flygplan på Smithsonianmuseet medelst en skylt angivande att detta var det första konstruerade flygplanet kapabelt att flyga. På den vägen blev det. Amerikanska staten ville inte erkänna att det var bröderna Wright som upfunnit flygmaskinen och detta kom att gälla så länge ansvariga surdegar satt kvar på sina tjänstestolar.

Efter broderns död fann sig Orville Wright plötsligt stående ensam och blev då den ende som riktigt kände alla turer bakom uppfinnandet och byggandet av de första flygmaskinerna i världen. Han kom att överleva sin bror med hela 35 år. Under denna långa tid blev han ofta och ivrigt ombedd att skriva ner hela historien om vad som hänt under de första åren. Icke! Daremot sålde han Wrights Aeronautical Co. kort tid efter Wilburs död och behöll inte så mycket som en enda aktie. Han kom därmed att lämna allt vad aviatic heter och han gjorde knappast något av värde för flyget under resten av sitt liv. Han lät samla i hop alla brev och dokument som berörde de första åren. Flera försök gjordes att få honom att skildra händelserna men han kunde inte godkänna vad som gjorts. Orville teg! Först 1940 fick journalisten Fred C. Kelly förtroendet att skildra händelserna och boken bar titeln "THE WRIGHT BROTHERS", med underrubriken "A biography authorized by Orville Wright"

Viss sysselsättning hade Orville emellertid med striden med Smithsonian. Den pågick år ut och år in och 1928 gav han upp och markerade sina känslor genom att sända 1903 års Flyer till Science Museum i London där den kom att hänga till efter hans död, som ägde



Orville Wright



Wilbur Wright

rum den 31 januari 1948. Orville var då en i stort sett bortglömd man. Kort efter hans död återsändes Flyer till USA där den hänger på en framträdande plats i Smithsonian Institution. De samlade dokumenten från de första åren sändes med vissa restriktioner till Library of Congress. Med stöd delvis av dessa handlingar har John E. Walsh publicerat en ny bok 1975 om bröderna med titeln "FIRST FLIGHT" med underrubriken "The Untold Story of the Wright Brothers". Har får man nu förklaringen till att Orville teg!

Enligt Walsh är saken nämligen den att det var inte bröderna Wright som uppfann och konstruerade det första flygplanet. (Självklart var det naturligtvis inte heller Dr Langley.) Nej, det var Wilbur! Det var Wilbur som var den stora eldsjalen. Det var Wilbur som var det stora geniet.

Bevisföringen i boken torde vara överväldigande. Vissa fakta står utom all fråga. Det var t.ex. Wilbur som började forska och laborera med aviaticfrågorna helt ensam under minst ett år. Det var Wilbur som skrev till såväl dr Langley som till Chanute. I Kellys bok skildras detta som "vi" skrev etc. Det var Wilbur som uppfann principen att skeva vingarna (medges även i Kellys bok). I Kellys bok är det i stort sett "vi" som tillverkar såväl motor som propellrar medan i Walshs bok gör Orville tillsammans med mekaniker Taylor motorn medan Wilbur gör propellrarna. Alla flygningarna under september 1904 gjordes av Wilbur, och sålunda även den första flygningen i slutet av oktober. Just denna period, som utvecklingsmässigt kanske var den viktigaste skildras mest i förbigående i Kellys bok: "The first complete circle

was not made until September 20.", utan angivande av vem av dem som flög. Orvilles roll i skapandet av den första flygmaskinen var alltså den att han i verkligheten var en medhjälpare till Wilbur. Omfattningen av hans medverkan bestyrkes även av det faktum att han kort efter Wilburs död sålde Wright Aeronautical och helt la av med aviatiken. Kellys bok ger hela tiden ett intryck av att det är Orville som står för nästan alla geniala uppslag. Med sitt långa tigande försökte Orville skapa myten om BRÖDERNA Wright och Kellys bok skulle bli den slutliga bekräftelsen därpå.

Forhållandet mellan bröderna måste dock ha varit bra. Arbetsinsatsen att ur intet bygga så många flygplan var ju helt för stor för att klaras av en man ensam och Orville var med säkerhet en bra medarbetare. Han deltog definitivt även i själva flygandet. Wilbur har dock varit den självklara initiativtagaren, idegivaren och ledaren. Rollen som medhjälpare har sannolikt helt accepterats av Orville ända till den dag han plötsligt finner sig stå ensam utan brodern. Med en unik kännedom om vad som verkligen förekommit.

Stor orättvisa har definitivt bibringats båda bröderna Wright genom att ITS Government och Smithsonian under en lång period inte ville erkänna dem faderskapsrätten till flygmaskinens uppfinnande och förverkligande. Var det inte en skymf att tilldela dem Langleymedaljen 1910? (Riktigare skulle väl ha varit att ge Langley Wrightmedaljen, men det fanns ingen Wrightmedalj och Langley dog 1906.)

Ännu större orättvisa har sannolikt bibringats Wilbur Wright för den ära som han eller hans minne borde fått åtnjuta såsom varande aviatikens fader framför alla andra.

80 år har nu förflutit sedan bröderna Wright gjorde sina första försiktiga motorflygningar vid Kitty Hawk. Båda vilar sedan länge i sina gravar medan vi i dag framför förhoppningen att framtiden skall skapa fullständig rättvisa i denna sak.

83 12 17
Erik Bratt.

Wallenberghaveriet eller den omänskliga faktorn.

Det var en klar och vacker decemberdag i början av 1970-talet. Under Tranebergsbron mot Alvik och flygplatsen låg isen redan tjock. Klockan var runt åtta på morgonen, temperaturen låg vid 15 gradersstreck, vindstilla rådde, rökarna från de olika industrierna runt Bromma steg lodrätt mot himlen och sikten var nästan obegränsad åt alla håll, när ett litet jetplan, en 6-8 sitsig Aero Jet Commander, med två piloter ombord skulle starta mot Halmstad för att hämta hem landets främste finansmagnat, bankdirektören och doktorn Marcus Wallenberg.

Från att tidigare mest nyttjat mindre propellerplan med en pilot och i farter kring 300 kilometer per timma hade Enskilda Banken köpt två amerikanska skaffsjet för de olika företagens resor, men nu med dubbla piloter och även mer än dubbla hastigheten. Självt hade jag då och då fått äran att flyga bröderna Jakob och Marcus Wallenberg, sonen Marc, vilken tyvärr senare tog sitt liv, samt deras företagsledare, och speciellt Marcus var mycket punktlig, enkel och sympatisk att ha att göra med och han ifrågasatte aldrig ett beslut, t ex vid marginellt väder. Jag hade kommit in till flygplatsen från Norrköping vid halv åttatiden och parkerat min Beech Baron på området mot Ballstavägen i väntan på återresa med företagsfolk, kanske från Finspång och den ständigt resande, trevliga och flygkunnige direktören Åke von Sydow.

När jag så var på väg gående mot grind K och stationsbyggnaden såg jag plötsligt en kraftig rökpelare slå upp från någon plats i närheten av Flygplatsinfarten och hörde därpå ljudet av brandbilar, vilka strax med hög fart sågs köra mot industriområdet vid kanten på bana 12/30.

Då jag efter cirka fem till tio minuter kom fram till fältkanten såg jag en haveriplats på andra sidan den trafikerade genomfartsleden. Företaget Wasabröd hade här en mindre kontors- och lagerbyggnad och nere i husets källare låg resterna av ett flygplan. Det brann inte, platsen var bara insvept i en kraftig, stickande rök, och just nu såg jag att ambulanspersonal bar ut de båda piloterna av vilka en, styrmannen, kände jag igen som varit min elev i flygskolan på Kungsängen något år tidigare. Ingen av dem hade synliga skador och jag tog för givet att de därför överlevt olyckan. Så var dock tyvärr inte fallet. Planet totalhavererade och de båda flygarna omkom, förmodligen av kvävning ?

Vilken var nu orsaken till detta så gåtfulla haveri ? Vädret var perfekt för flygning, ingen vind, ett endast lätt lastat, nästan nytt flygplan, två kompetenta piloter. Varför då detta ? Det skulle senare visa sig att det som så ofta vid flyghaverier var "den s k mänskliga faktorn", som orsakad olyckan, människors okunskap, ofullkomlighet, slarv, tanklöshet, kanske tidsbrist osv...

Under natten hade det varit kallt, omkring minus 20 grader. Flygplanet hade dagen innan landat ganska sent från en flygning och därför parkerats utanför hangaren. På vingar och kropp hade bildats ett lager av rimfrost och frusna vattendroppar och därför hade mekanikerna genast på morgonen dragit in planet i den varma hangaren och där spolat det med varmvatten, och just här och nu kommer döds synden – senare dragit ut planet igen utan att kontrollera att det var helt torrt, varför situationen om möjligt blivit ännu värre än tidigare. Varför de båda piloterna heller inte tycks ha reagerat och opponerat sig är och förblir en verklig gåta !

Man startade alltså sin flygning med ett betydande lager av is och frost överallt på maskinen, något som speciellt ett snabbt jetplan med en smal ving är så ytterst känsligt för. Hade det rört sig om en propellermaskin med halva farten och en okänsligare vingprofil hade det kanske gått att genomföra starten, men inte med ett jetplan, så strax efter lättningen gick maskinen i sk stall, kraftiga skakningar uppträder och man förlorar hela eller stora delar av lyftkraften, planet viker sig och slår i marken. Uppträder stall på högre höjd är det bara att sänka nosen och ta upp högre fart, men den möjligheten finns ju inte under landning, start och nära marken.

Resultatet blev nu att koncernen Wallenberg omedelbart sålde den kvarvarande Jet Commandern och flög därefter endast med en inhyrd maskin från SAAB och av den beprövade franska modellen Falcon.

Men den fantastiske Marcus Wallenberg sade sig emellertid alltid och till alla delar tro på flyget, och det gjorde han ju även genom sitt medlemskap i

SAS' styrelse och hans stora insatser där ! Så trots allt är sanningen ändå den att - Volare nesseste est – att flyga är nödvändigt !

Ulf Wiberg



Nedanstående artikel har tidigare publicerats i Linköpings Segelflygklubbs medlemstidning "Oaketen" och presenteras här efter viss omarbetning.

Segelflygning kan i huvudsak bedrivas på tre olika sätt i form av termik-, hang- och vågflygning. Denna artikel omfattar den sistnämnda varianten.

Låvågor kan närmast liknas vid att en sten kastas på en vattenyta som ligger blank. Vågmonstret kommer i det fallet att sprida sig ut från nedslaget. På liknande sätt kommer en luftmassa att svänga upp och ned om rätta förutsättningar finns, i form av ett bergsmassiv och en vind som blåser vinkelrätt mot berget. Till detta krävs också en stabilt skiktad luftmassa. Ofta kan man se resultatet i form av lenticularismoln som ligger på höga höjder. Under extrema förhållanden kan dessa vågor nå mycket höga höjder. Det finns exempel på segelflygningar upp till närmare 15km höjd men mycket talar för att det går att komma avsevärt mycket högre. För närvarande pågår ett forskningsprojekt där bland annat icke helt okända Steve Fossett deltar. Inom ramen för detta projekt tror man sig kunna nå upp till närmare 30km i ett specialutrustat segelflygplan. Steve var för övrigt förste man att flyga jorden runt i ballong.

I nordnorden bedrivs vågflygning på ett flertal ställen i Sverige och Norge. Vi från Linköpings segelflygklubb brukar varje vinter åka till norska Vågå. Flygfältet utgörs av en frusen sjö på nordöstra sidan av Jotunheimen som är Norges högsta fjällmassiv, cirka 10 mil nordväst om Lillehammer. Områdets läge i förhållande till bergsmassiven runt om och närheten till Atlantkusten gör det extremt väl lämpat för den här typen av segelflygning. På senare år har ett flertal höjdrekor satts från Vågå där det kanske

En diamantflygning

Artikelförfattaren vid ett senare tillfälle på FL280

mest uppmärksammas är det Norska rekordet på strax över 10 300 m i absolut höjd.

Jag hade förmånen att få delta i Vågålägret under månadsskiftet Mars-April -99. Tisdagen den 30 mars blev den stora diamantdagen även om det flögs högt under

lägrets övriga dagar. Jag ska nedan försöka att redogöra för min diamant-flygning som i många avseenden var helt annorlunda mot vad vi är vana vid från flygningar här hemma. De misstag jag gjorde under flygningen kanske också kan hjälpa någon i framtiden. En höjddiamant är för övrigt ett FAI-märke som innebär att man genomfört en höjdvinst på minst 5000m, vilket innebär den höjd som man stigit utan hjälp från exempelvis bogserflygplanet.

Under eftermiddagen hörde jag kontinuerligt rapporter om relativ kraftiga stig och någon enstaka pilot som nått upp till 5000m. Samtidigt tyckte jag att vädret verkade utveckla sig till det bättre genom att betrakta de knivskarpa avgränsningar som vågorna ger upphov till i molntäcket. Det torde således inte vara någon nackdel att vänta med flygningen till sena eftermiddagen. Erfarenheten från tidigare flygningar i området har också visat att vågsystemen ofta växer till och stabiliserar sig senare under dagen.

Efter ett tag kom vår tvåsitsare SE-UGT ned med Niclas Liljekvist i baksits och en alldeles lyrisk Kristian Ulltjärn i framsits. Dessa två aviatörer beskrev hur de brutit på drygt 4000m eftersom det inte fanns

syrgasinstallation i baksitsen och då med ett stig på närmare 5m/sek. Jag bestämde mig omedelbart för att försöka. Vis av erfarenheter från tidigare våg-flygningar till höga höjder valde jag att flyga ensam. FAI prestationer räknas inte om man är två ombord, likaså har det hänt att folk börjar må dåligt på högre höjder. Niclas meddelade med ett stort leende på läpparna, -nu tar du diamanten! Jag förberedde omedelbart flygplanet med nyladdad syrgasflaska, syrgasmask, barograf och personlig nödpacke mm, varefter den långa startkön till bogsering antrades med gott mod. Under tiden i startkön hörde jag inga rapporter om några högre höjder. När det väl började dra ihop sig till start hade det tidigare goda modet utbytts till en stilla irritation över startköer och diverse andra småsaker. Jag drog på mig vinteroverallen och bytte till skoterkängor och nya torra strumpor. Detta är den bästa metoden för att undvika att frysa om fötterna. Efter att ha krängt på mig nödpacke, nödsyrgas och fallskärm satte jag mig i och gick igenom allt en extra gång.

Starten skedde klockan 15.35 efter Drammens PA25 "Pawnee" med en för oss, vid det här laget, ganska välkänd norsk bogserförare som från och med denna flygning tilldelades namnet Marve i svensk lägre. Efter att ha genomfört en dryg 180° sväng i dalen antrade Marve bergsidan på lågan med mig hängandes i andra ändan av bogserlinan, varefter vi så sakteliga började klättra uppåt. Det blev en fruktansvärt turbulent resa som hette duga bland grantoppar, klippor och boningshus mm (Norrmanen bosätter sig på de mest konstiga ställen). Det var precis så här det inte skulle bogseras enligt direktiven på morgonens briefing.

Nu var jag ännu mer irriterad men tanken på att nu ska det flygas våg fick mig på andra tankar. Det var i och för sig inte läge att sitta och fundera på annat eftersom all mental kapacitet gick åt för att hålla flygplanet på rätt ställe bakom bogserflygplanet i den turbulenta luften. Vi var på väg rakt mot den skarpa framkanten på molntäcket som visade att det fanns någon form av vertikal luftpöls framför. Molntäcket var begränsat till det närmaste området runt Vågå, så jag såg goda möjligheter att ta mig både upp och ned VMC. Risken är annars att man kan bli fast om



Artikelförfattaren efter genomförd diamantflygning



Exempel på lenticularismoln över Jotunheimen

Vågflygning i framkanten på molntäcke

luckorna i molntäcket under täpper till. Efter att ha korsat dalen på 1000m blev det återigen turbulent samtidigt som variometernålen föll. Strax efter började det stiga och jag fattade urkopplinshandtaget till bogserlinan. Då turbulensen avtog ryckte jag i handtaget samtidigt som jag noterade att variometern pekade på runt 5 m/sek och höjdmätaren på ca 1100 m. Jag befann mig då över högplatån mellan Vågådalen och Tessevattnet, ca 3km syd-väst om fältet. Från tidigare flygningar visste jag att detta var rätt ställe att befinna sig på, vilket också bekräftades av den skarpa kanten i molntäcket ovanför.

Jag upplevde att jag inte fick ordning på stiget då variometernålen for mellan +1 och +3 m/sek och det fortfarande var mycket turbulent i luften. På 1200 m blev allt helt plötsligt stilla och variometernålen parkerade sig mot stoppet. Troligtvis steg det med mellan 6 och 8 m/sek, enligt de uppgifter jag fick från andra piloter i luften. Jag passerade snart molnbasen och steg därefter VMC i framkanten på molntäcket samtidigt som jag bytte höjdreferens till standard. Höjdmätaren passerade snart 3000 m och jag meddelade "Bakken" att jag hade för avsikt att stiga upp i det blockade luftrummet. Tidigare fick var och en begära ett eget färdtillstånd från Oslo kontroll vilket i vissa fall gav upphov till ganska bra underhållning då piloterna försökte kommunicera på mer eller mindre kryptiskt vis med flygledningen. Man kan konstatera att flygledarna inte är vana att hantera segelflygplan och övrig trafik i samma luftrum men det är i alla fall en speciell känsla att sitta i ett segelflygplan och se en B747 passera strax ovanför i planflykt med K-strimmar efter! Jag fick bekräftat att höjden i sektorn var FL280 samtidigt som jag passerade ovansidan på

molntäcket. Jag tog då och då ett andetag i syrgasmasken för att snåla på syrgasen så långt som möjlig. När jag sköt igenom 4000 m beslutade jag mig för att ta på masken för gott. En snabb titt på variometern visade att nålen fortfarande var parkerad mot stoppet!

Snart därefter kände jag att det började bli riktigt kallt så jag stängde defrostern, vilket var otroligt dumt gjort. Den fuktiga utandningsluften frös omedelbart till is på huvens kalla insida varefter jag insåg mitt misstag och öppnade defrostern på nytt. Dessa små händelser bidrog till att jag tappade koncentrationen för ett tag vilket snart ledde till mer bekymmer. Defrostern utgörs av ett munstycke som spolar ytterluft längs huvens insida. Man behöver väl inte tillägga att det blir extremt kallt på dessa höjder.

Efter att ha passerat 6000 m lämnade variometernålen sitt "parkeringsläge" där den stått sedan 1200 m. Stiget minskade snabbt till runt 1m/s samtidigt som jag konstaterade att jag nu flög över moln. Jag fick intrycket av att molnkanten rört sig söder ut eftersom GPS:en fortfarande angav en "ground speed" på ca 20 km/h och nosen pekade mot syd-väst. GPS:ens "moving map" visade att jag nu låg i stort sett mitt över flygfältet! Snabbt bläddrade jag fram nästa meny som angav "true track" till nord-östlig kurs, trots att nosen pekade mot syd-väst? Nu insåg jag att jag faktiskt backade relativt marken till följd av att motvinden ökat med höjden, trots att hastighetsmätaren visade 100 km/h indikerat. GPS:en visade med andra ord 20 km/h bakåt. Alltid lär man sig något nytt men nu gällde det att försöka åka framåt vilket går lite trögt med en motvind på 120-140 km/h. Den medhavda hastighetstabellen visade att en indikerad fart på 150km/h motsvarar en verklig fart på 216km/h, till följd av hastighetsmätarens felvisning i den tunna luften. Den maximalt tillåtna

farten för -UGT är 220km/h, så det gäller att vara försiktig. Det var en konstig känsla att känna i flygplanet att det går fort framåt samtidigt som hastighetsmätaren visar något annat. Jag kämpade mig framåt i motvinden och på drygt 6500m ökade stiget återigen. Något senare ropade "Bakken" upp med budskapet att Oslo kontroll kommer sänka taket i sektorn till FL230.

Vad motsvarar FL230 på min höjdmätare? Ska dom begränsa höjden kan dom ju åtminstone ange den på ett begripligt sätt. Alla segelflygplan flyger med höjdmätare graderad i meter. Naturligtvis hade jag inte med någon översättningstabell. Efter lite huvudräkning kom jag fram till 7000 m, men det kan ju inte stämma eller? Nu låste sig allting i huvudet och vad kan detta tyda på om inte SYRGASBRIST. Jag betraktade manometern för syrgastrycket och blinkersindikatorn som visar att syrgas blandas in i andningsluften. Nålen rörde sig varje gång jag tog ett andetag samtidigt som blinkern öppnade på normalt vis. Manometern borde faktiskt röra sig eftersom jag andas nära 100% syrgas på den här höjden och naglarna var inte blå än, så jag drog slutsatsen att allt var i sin ordning. Det fanns inte heller några övriga symptom på syrgasbrist som jag tidigare noterat vid prov i undertryckskammare. Jag angrep problemet med en förnyad uträkning som gav, just det, -7000 m. När jag passerade genom 6900m med ett stig på 4 m/s beslutade jag att bryta med hänsyn till begränsningen.

Man ska vara fullt medveten om att flygning på dessa höjder innebär en ökad risk för hopoxia eller syrgasbrist som man populärt säger. Därför kräver denna typ av flygning avsevärt mycket mer än normal segelflygning i form av

(Forts. sid. 16)

Reno Air Races 2003



Flyg fort, lågt och
sväng vänster.

P-51 Miss America som havererade
under förra årets race, vann
silverklassen Unlimited i år.

Året var 2001 och vi hade äntligen kommit iväg till ett efterlängat äventyr, nämligen att besöka Reno i Nevada och platsen för USA's nationella mästerskap i pylonracing, Reno Air Races.

Detta var som alltid i september och den 11 september, några dagar innan mästerskapet, vaknade vi upp på ett hotellrum i Las Vegas efter att ha flugit från Washington dagen innan. Som vanligt slog vi på TV'n och fick då se alla terrorattacker som drabbat östkusten.

Detta påverkade givetvis hela landet och årets upplaga av mästerskapet ställdes in. Vi bestämde oss redan då att vi skulle åka tillbaka till Reno två år senare när det var 40-års jubileum.

Sagt och gjort, i september 2003 var vi åter på plats på Stead Airport och nu kunde inget stoppa flygfesten. Förutom jag själv så bestod vår grupp av Göran och Johan Ydreborg samt vår farbror Kurt-Erik Schön. Den här gången föregicks Reno av ett besök i San Francisco och en biltur genom Napa Valley bort till casino- och ökenstaden.

Själva racet pågår från torsdag till söndag med kvalheat de tre första dagarna. Mellan varje heat var det någon form av uppvisning och i år var det bl.a. Thunderbirds, fallskärmshoppning, aerobatics i många olika former, F-16, F-18, A-10, helikopter, J-35 Draken i civil ägo mm. Det fanns sex olika tävlingsklasser för de ca 150 tävlande att dela upp sig på.

De långsammaste klasserna var dubbeldäckarna och Formula One och därefter fanns det en ren SK-16 Texan-klass. I nästa fartklass hittade vi sportkärorna som bestod av mycket fina experimentklassade kärror typ Legacy och Glasair. Det fanns även en ren jetklass och samtliga flög den

öststatsbyggda L39, en tvåsitsig skolkärra. I USA finns ca 200 av den typen och ett 10-tal av dem fanns på plats i Reno. Värstingklassen bestod av Unlimited-kärorna och här hittade vi framförallt Mustangar, ett flertal Sea-Fury's, men även Bearcat och Hellcat samt några Yak. Många av dessa var inte ombyggda, men de allra snabbaste var kraftigt modifierade med bl.a. betydligt större motorer, upp till 4.000 hk, och avkortade vingar m.m.

Som om det inte räckte med all verksamhet i lufthavet så fanns det en stor markutställning att besöka med många prisbelönta kärror från bl.a. Oshkosh. Militären passade givetvis också på att visa upp sig på marken med ett 30-tal kärror, bl.a. F-4, F-5, F-14, F-15, F-16, F-18, A-10, C-130, KC-10 mm.

Man kunde även lösa ett s.k. pit-pass för att komma in i depån där alla tävlingskärorna ständigt putsades och gjordes klara för nästa race. Vi gick givetvis in dit och fick oss bl.a. en pratsund med gänget som flög den privatägda

Draken. De blev mycket roade av att vi kom från Linköping och att Göran jobbade på SAAB och hade varit inblandad i utprovningen av just Draken. De hade just nu två Draken i sin ägo men skulle utöka detta antal till sex inom kort!

I depån pågick även diverse reparationer och ett antal motorbyten. Det märktes att piloterna tog ut max av motorerna,



P-51 Dago Red, vann guld i högsta klassen Unlimited med snittfart på 507 mph.



Sea-Fury Critical Mass med modifierad motor till 4.000 hk.



En av sex privatägda Draken, den här gjorde flera uppvisningar under racet.

bl.a. genom att ett 10-tal kärror fick bryta sina lopp med rykande motorer. Årets upplaga av racet klarade sig tack och lov undan några allvarliga skador, det mest spektakulära var när en dubbeldäckare fick motorproblem på sista varvet och landade medvind vilket gjorde att han inte blev av med farten på banan. Han



Sea-Fury September Fury parkerad i depån.

fortsatte ut i ökensanden och slog runt, men klarade sig med ett stukat finger.

Själva tävlingen bestod i att flyga pylonbanan, olika längd och antal pylon beroende på klass, med snabbast snitthastighet. De tre första dagarna gick åt till att kvala in flygplanen i olika finalklasser till söndagen som var stor finaldag. Pylonbanan, i form av en knöglig cirkel, låg med sitt närmaste ben bara 100 m från läktarna och när de var som längst bort så kan det ha varit någon kilometer till dem.

De långsammaste klasserna startade sitt race direkt efter lättning från banan medan övriga samlade upp sig i en lång sväng och styrdes in till banans början med hjälp av en startkärre. De "släpptes" därefter ut på banan när alla låg i en snygg formation. Denna startpunkt låg precis i höjd med läktarna och det var ett mycket skönt ljud när 6-8 Mustangar kom på låg höjd i

samlad formation!

I snitt flög man sedan ca 6 varv på banan och oftast inte mycket högre än 10-15 m över marken och de snabbaste klasserna låg i konstant vänstersväng för att inte komma för långt bort från pylonerna.

Allteftersom vi närmade oss finaldagen så strömmade publiken till mer och mer och under helgen så måste det ha varit runt 60-70.000 personer på plats. Under söndagen så genomfördes finalheaten i olika klasser, brons-silver-guld. Bara för att nämna några resultat så vanns guldklassen i Sport av en Legacy med

snittfart på ca 350 mph. I värstingklassen vann även i år den röda Mustangen, Dago Red, guldklassen med en snittfart på strax under 500 mph! Under ett av kvalheaten var både han och Bearcaten, Rare Bear, uppe i snittfarter över 500 mph. Ljudet av dessa maskiner i farter över 800 km/h på bara 100 m avstånd är helt otroligt skönt att lyssna till och bara det gör resan värd att göra! Det finns många bilder etc att kika på om man går in på deras hemsida, www.airrace.org. Själva får man njuta av ljud och bild via digitalkameran under vinterns mörker!

Text & foto: **Mattias Ydreborg**

(Forts. En diamantflygning)

förberedelser och gott omdöme under flygning. Säkerheten måste alltid komma i första hand. Man kan dock minimera riskerna på olika sätt. Syrgassystemen vi använder lämnas regelbundet in på kalendertids-översyn och en portabel nödsyrgasflaska utgör en trygghet ifall ett fel trots allt uppstår. Ett prov i undertryckskammare ger en bra möjlighet att lära känna kroppens varningssignaler. Det allra viktigaste är dock att man skolar in nya piloter under kontrollerade former med erfarna handledare i DK. Det är inte bara risken för hypoxia som lurar däruppe. Övriga faktorer som kan ställa till det är snabba väderförsämringar och en extrem turbulens i form av rotoror.

Jag svängde 90° höger och blåste därmed omedelbart ut ur vågen. Man vill inte stanna speciellt länge på den här höjden så jag tog försiktigt ut broms och började sjunka. För första gången under flygningen kunde jag passa på att njuta lite av utsikten. Jag bestämde mig för att göra ett stort nedflygnings-varv, in över fjällmassivet Jotunheimen med Norges högsta fjälltoppar Galdhøpiggen och Glittertind. Det mäktiga fjällmassivet såg förvånansvärt platt ut från den höjden jag befann mig på. Utsikten och upplevelsen kan inte beskrivas i ord, -den måste upplevas i verkligheten. Flygplanets yttre struktur mår inte bra av allt för snabba temperaturändringar så jag sjönk relativt långsamt, vilket gav mig god tid att planera för nedfärden. Jag höll medvetet en relativt låg indikerad flygfart med tanke på eventuell turbulens. Vid ett par tillfällen passerade jag igenom andra vågssystem men inget av dom var lika starkt som det som tog mig upp. Vid 4000m meddelade jag "Bakken" att jag lämnade det blockade luftrummet och passerade strax efter in under molntäcket ca 10 km väster om fältet. När jag närmade mig landningsvarvet insåg jag att jag var mycket lägre än vad höjdmätaren visade, vilket berodde på att jag missat ställa om höjdmätaren från standard till QFE. Efter 1 timma och 10 minuter i luften samt 5810 m i höjdvinst satte jag åter ned hjulen på Vågåvattnets is.

Det kan tyckas att diamanten var oförtjänat enkel att erövra på den här flygningen. Kanske var det också så men då ska man komma ihåg att jag försökt under 8 år. Det handlar om att vara på rätt plats vid rätt tid och med en hel del tur i bagaget. Man ska inte tro att man kan lyckas efter ett eller två försök, även om några få piloter faktiskt lyckas på första försöket.

Text & foto: **Micke Andersson**