

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2004

LFK firade motorflyget 100 år genom att överflyga staden i en tregrupp och en rote. (Sid 12).



Innehåll:

3	Ordförandens spalt	6	Aktuellt från verkstaden
3	Flygchefen har ordet	7	Nya rutiner vid tankning av LFK:s flygplan
3	Jourtjänsten	8	Res med eget flyg!
4	Sekreterarens spalt	9	Intresse för reseflygplan i LFK?
4	Klubbverksamheten	10	Sagan om rocken
4	Kontorsnytt	10	Gula Spåret återuppstår
5	LuFF-spalten	10	Tävlingskalender 2004
5	LFK 2004	11	South Australian Aviation Museum
5	Klubbutflykter 2004	12	Motorflyget 100 år
6	Kallelse till årsmöte		

...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. 2): 27/3

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

E-postadress

expedition@lfk.se

Exp & jour

013-183200

Flygchef

013-183201

Teknisk chef

013-183204

Fax

013-183202

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 1

Denna årets första Kontakten präglas av reseflygplansdiskussioner. Detta är ett exempel på anledning för oss medlemmar att göra våra röster hörda och påverka. Ett sätt att göra det är genom att skriva insändare till Kontakten. Det borde fungera som ett utmärkt forum för diskussioner, och jag tycker vi borde kunna utnyttja det mer!

Det har varit lite dåligt med information till medlemmarna om vad som behandlas på styrelsemötena. Detta skall vi råda bot mot genom att fortsätta med "Sekreterarens spalt", där Tomas berättar om vad som händer. Vill du veta ännu mer kan du förstås som vanligt hitta mötesprotokollen på klubben - eller varför inte komma med i styrelsen!?

Missa inte kallelsen till årsmötet i detta nummer!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

På gång i LFK

Reseflygmöte	9 mars
Årsmöte	10 mars
Gripen 1	26 april
Gripen 2	10 maj
KM/Safari	22-23 maj
Gripen 3	7 juni
Vårfest	11 juni
Gripen 4	16 aug.
Gripen 5	30 aug.
Gula Spåret	4-5 sept.
Gripen 6	13 sept.
Höstfest	24 sept.

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

Ordförandens spalt



Veckan innan julafton så fick klubben en oangenäm julklass. Vår motpart i Decathlon-affären fick gehör för sitt överklagande hos Svea Hovrätt vilken därmed undanröjer tingsrättens dom. Detta innebär att vi är skyldiga att betala motpartens rättegångskostnader. Styrelsen har därefter, på inrådan av vårt juridiska ombud, beslutat att överklaga hovrättens dom i Högsta domstolen. Mer information kommer på årsmötet den 10 mars.

Nu till något betydligt angenämare, flygkalendern för 2004. Redan den 9

mars så planeras det första reseflygmötet. Hoppas mötet blir välbesökt med många nya ansikten. Tänk efter, vilket syfte hade ni när ni började ta ert certifikat? Många tänkte sig nog flygandet som ett snabbt och bekvämt sätt att kunna ta sig land och rike runt och se nya spännande platser närhelst det passar. Hur blev det i verkligheten? För många av oss blev det nog bara de berömda stjärtsvängarna med släkt och kompisarna vilka snart är avverkade.

Det är mycket annat som tar fritiden i anspråk därför tycker jag personligen att klubbresandet är en bra form av resande. Planering och genomförande görs gemensamt. Kom igång med resandet på allvar under 2004!

Vår landningstävling Gripen börjar den 26:e april och uppmaningen är densamma som för resandet kom igång och ställ upp under 2004! Chansen återkommer 6 måndagar under säsongen.

KM och Safari tävlingen planeras till sista helgen i maj. Varför inte planera en flygtur till EAA:s Fly-In på Barkaby den 5-6:e juni. Det skulle vara kul om vi kunde få ihop några gäng.

Det var några axplock ur flygkalendern, vi ses på klubben!

Håkan Börjesson

Jourtjänsten



Nu har jourtjänsten 2003 slutgranskats, och tyvärr kommer ytterligare ca 30 medlemmar att få betala för ej fullgjord jourtjänst. Avgiften som påförs respektive pilotkonto varierar från 300 till maximalt 1500 kr, beroende på antalet flygtimmar (om mindre än 6,1) och på delmängden av utförd jourtjänst. Som ett led i flexiblare hantering av jourtjänstplikten kommer att medges att 2003 års ej fullgjord jourtjänst (enligt ovan) får utföras under 2004, men då under första delen av året, t o m juli.

Detta för att resten av året reserveras enbart för jourtjänst 2004. Om någon önskar göra 2003 års jourtjänst nu snarast skall jourtid tecknas innan avgiften lyfts bort från pilotkontot.

Lennart Magnusson
Journansvarig

Flygchefen har ordet



Vi kan nu summera år 2003 då flygtidsuttaget blev 3120 tim, vilket är ca 300 tim lägre än förra året. Skolningen var ungefär oförändrat knappt 1100 tim, medan uthyrningen minskade till drygt 1900 tim varav ca 150 tim var uthyrning till FFK. Pga minskat antal PPL-elever de senaste kurserna kommer skolningen troligen att minska under 2004, vilket dock till en del uppvägs av ökad instrumentskolning. När det gäller PPL-kursen som startar 16 mars kan alla bidra till marknadsföringen, bl a genom att på

lämpliga ställen sätta upp den affisch som jag sänt ut via LFK e-postlista. Du som inte finns med på e-postlistan, kan hämta affischer på klubben.

E-postlistan har för övrigt visat sig vara en jättebra informationskanal för aktuell flyginformation med mera. Har du tillgång till e-post, så maila gärna till anders.wallerman@bonetmail.com att du vill komma med på listan.

En omcertifiering av Bellanca Super Decathlon är nu nära förestående enligt meddelande från tillverkaren. Detta medför att tillsatsvikten ökas med 65 kg för normal flygning, vilket gör att flygplanet därefter kan betraktas som 2-sitsigt även vid resor. Vi måste dock i så fall byta landställ på LCU. För avancerad flygning är dessvärre ingen nämnvärd höjning av tillsatsvikten i sikte.

Det ska bli spännande att se hur vi kan utveckla flygplanparken i samband med projektet "LFK 2004", där "visionen" är att olika flygintressen ska kunna tillgodoseas genom "intressegrupper". Jag hör till dem som tror att det är en fördel om flygplanen även i fortsättningen ägs av klubben, men att medlemmar som så önskar mera aktivt kan styra sin medfinansiering och övriga insatser enligt sina intressen. Den ställning och ekonomi LFK har idag beror sannolikt till stor del på vår enhetliga organisation med i princip klubbägda flygplan och en relativt stor och homogen basflygplanflotta för större delen av flygtidsuttaget.

Luftfartsinspektionens nya taxa har nu fastställts och innebär trots alla skarpa och välgrundade remissvar en stor höjning av avgiften för förnyelse av PPL som normalt görs vart 5:e år. Man kan dock begära förkortad giltighetstid om man inte vill betala alla fem årsavgifterna "i förskott".

Våra landningskort gäller inte längre på Västerås/Häslö och Ljungbyhed. Sedan tidigare har bl a Landvetter, Kristianstad och Stockholm/Bromma dragit sig ur landningskortsystemet.

För ökad tillgänglighet på flygplatsen vid fältarbeten får vi som bekant ibland "klart landa andra halvan" 29 eller 11. Påminner om att det då är viktigt att hålla normal planévinkel mot andra halvan, och INTE flyga lågt över första halvan fram till banmitten, detta för att inte störa fältpersonalen i deras arbete.

För att avsluta med något positivt: Tre nya certifikatinnehavare finns att gratulera denna gång nämligen Jan Johnander, Jessica Lindqvist och Robert Anderberg.

Sture B

Sekreterarens spalt



Flygåret 2004 har inletts och likaledes har 2004 års styrelsearbete. Såsom brukligt är präglas inledningen av årets styrelseverksamhet av avslutning och bokslut av föregående verksamhetsår, dvs 2003, vad beträffar ekonomi, flygtid och all genomförd verksamhet. Resultatet av detta arbete kommer på sedvanligt sätt att redovisas för klubbens medlemmar vid årsmötet.

Vi ägnar naturligtvis inte all vår möda åt den tid som svunnit utan arbetar även med aktuella ärenden och framtida

frågor.

Ett nytt ekonomisystem håller på att tas i bruk och anpassas till vår verksamhet och arrangemangen kring flytten av tankanläggningen är exempel på aktuella ärenden som behandlas. Ett annat aktuellt ärende, även om det primärt är en angelägenhet för Östgötaflyg, handlar om hur vi hanterar hovrättsdomen i Bellancaaffären.

Vad beträffar framtida frågor som behandlas inom styrelsen kan exempelvis nämnas att det pågår aktiviteter inom projektet LFK 2004, möjligheterna att genom olika åtgärder höja de viktsbegränsningar som LCU är belagda med utreds, planeringen inför kommande kursverksamhet (närmast vårens PPL-kurs) och planeringen av årets klubbverksamhet och tävlingsverksamhet.

Kom ihåg årsmötet den 10 mars. Dessförinnan sammanträder LFKs styrelse den 18 februari och den 21 mars är det KSAs årsmöte. Den 24 mars är det konstituerande styrelsemöte för den styrelse som medlemmarna väljer på årsmötet.

Tomas Karlsson

Kontorsnytt



Två st kontorsbord har utbytts mot nya bättre utformade till Carinas stora belåtenhet. Dessutom tre st fina jalousiskåp. De har skänkts av vår före medlem Bo Pettersson.

Pilot 589, E Persson

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Nu drar flygsäsongen snart igång igen efter vinterdvalan. Några av oss har övervintrat m.h.a. mörkerlandnings-tävlingarna. Då hålls flygtrimmen igång med en kort flygning varannan vecka.

Landningstävling dagar börjar måndagen den 26 april. Alltid kl 18 på klubben. Ingen föränmälan.

Övrigt vad det gäller tävling så har vi KM/Safari den 22-23 maj och den nyuppväckta tävlingen Gula Spåret den 4-5 september.

Årets planering för utflykter organiserade av klubben börjar tisdagen den 9 mars kl 18 på klubben. Ni kan läsa mer om detta i en annan annons i tidningen.

Årets vårfest håller vi fredagen den 11 juni kl 18 och höstfesten fredagen den 24 september.

Ta chansen och kom till klubbens årsmöte onsdagen den 10 mars. Då får ni veta mer om styrelsens arbete för klubbens utveckling.

Det var många datum att hålla ordning på det! Se till att hålla Din flygkalender uppdaterad så att Du inte missar något skojigt! Förutom klubbens aktiviteter så finns det ju också mycket annat att flyga till, EAA Barkarby, Wheels and Wings Varberg, Visingsö, Kräftstjartsvängen Siljansnäs och mer än så! Det ser ut att kunna bli ett bra flygår!

Håll koll på de här Internetsidorna för fler aktiviteter:

www.lfk.se/pagang.htm

www.ksak.se/alman/index.html

www.eaa.se/kalender.htm

Ha det, **Peter**

OBS!

Enkäten om GPS-användning!

Det är inte för sent att lämna svar, hela februari håller vi ut. Vi hade hoppats på 100 svar och har hittills fått in <20. Det behövs många fler för att utvärderingen skall vara meningsfull. Så, skärpning nu - leta upp nr 6/2003 av Kontakten, och lägg en lapp på LFK/maila etc.

Hälsningar **Lennart Magnusson / Ernst Persson**



Då det dåliga vädret inte tillät ett besök på Arlanda i slutet på förra året så får det bli nu i vår istället. De flesta av oss i styrelsen har varit där en eller flera gånger, men eftersom det är ett mycket populärt resmål bland våra medlemmar så är det alltid trevligt att åka dit. Sedan är det dessutom roligt att åka till en lite större flygplats ibland och kolla in lite större kärror.

I allmänhet är det skönt att det går mot lite ljusare och varmare tider. Enligt en artikel i Corren lär det bara ha varit 16 soltimmar i Linköping under november månad vilket man kan tycka är en smula deprimerande. I varje fall tycker jag det, har redan börjat drömma om en och annan resa till ett varmt och soligt Visingsö, fast nu är det trots allt fortfarande ett bra tag kvar tills dess tyvärr. Ska dessutom bli ganska skönt att slippa sitta i ett iskallt flygplan där imman på rutan försvinner helt först efter 10min i luften, skulle kanske kupévärmare kunna vara något för klubben?

Vi planerar också ett besök i Skyways hangarer i Jönköping under våren för att de hur underhållet av deras flygplan går till. Onsdagsturen som är mycket populär både bland LuFFs piloter och bland övriga studenter fortsätter som vanligt. Vi kommer nu att satsa på mer marknadsföring av våra aktiviteter då vi vet att ett stort intresse finns bland våra medlemmar och resten av universitets studenter. Det kommer bland annat att ske genom ett tillsnyggat medlemsbrev, nya affischer samt annonsering på skolans största webbtidning Blaskan.

Det börjar nu även dra ihop sig till ett nytt årsmöte för LuFF och det ser ut som om det blir en ganska stor förändring i styrelsen, detta då många i den nuvarande börjar bli klara med sina studier i Linköping.

Magnus Linderud

Ordförande LuFF

E-post: magli149@student.liu.se

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

LFK 2004



Arbetet har startat i LFK 2004. Arbetet genomförs på många fronter; bokningssystem, hemsida, klubblokal och flygplansflotta. Arbetet ligger fortfarande i ett tidigt skede men det är viktigt att vara med från början och påverka det i den riktning man själv vill.

Vad gäller flygplansgrupper är det reseflyget som drar mest. Anledningarna till detta tror jag är många. Dels beror det på ett uppdämt behov parallellt med ett växande intresse för ett flygplan som öppnar upp för längre och snabbare transporter. Detta i kombination med de erbjudanden om flygplan som har kommit LFK tillhanda, har gjort att reseflygdiskussionerna börjat komma igång på allvar i LFK.

I detta nummer av Kontakten finns artiklar och annonser om nytt reseflygplan till LFK. Informationen kan tyckas väldigt ensidig då endast Mooney diskuteras här. För att få lite mer jämvikt i debatten bör nämnas att

en offert på en DA 40 med dieselmotor har inkommit till LFK. Det är mycket viktigt att flygplan som detta och även andra intressanta reseflygplan utvärderas parallellt med Mooney-diskussionerna.

Det viktigaste är att vi får ett flygplan som passar behovsbilden och för att skapa en sådan krävs att behovet kartläggs. Detta görs genom att alla intresserade är med och påverkar. Divergerar intresset eller behoven kraftigt kan fler grupper skapas om underlag för detta finns.

Det är av betydelse att vi arbetar på alla fronter och inte får tunnelseende och bara fokuserar på reseflyg. Det finns många andra intressen som skall tillgodoses. Var med och påverka och se till att ditt intresse tillfredsställs i LFK!

LFK 2004

Johan Mårtensson, johan.martensson@visit.se, 0702-708075

Göran Berséus, goran.berseus@telia.com,

Klubbutflykter 2004

Nu är det dags att börja planera årets flygutflykter i klubbens regi. Vi samlas **tisdagen den 9 mars kl 18** i flygklubbens lokaler för ett första möte. Då gör vi en lista med alla tänkbara mål som vi skulle vilja åka till, korta och långa utflykter. Sedan väljer vi ur den listan.

I år har klubben hunnit utbilda några IR-piloter så nu borde vi komma både ut och hem!

Alla klubbmedlemmar är naturligtvis välkomna vare sig ni har varit med tidigare eller ej. Klubbutflykterna är också lämpliga för respektive.

Emaila gärna om ni har några idéer:
peter.purin@saab.se

Välkommen!



Kallelse till Årsmöte

**Kallelse till Linköpings flygklubbs
årsmöte 2004.**

Plats: Flygvapenmuseum

Tid: Onsdag den 10 mars 2004 kl. 18.30

Förslag till dagordning:

- §1. Mötets öppnande.
- §2. Fråga om mötet utlysts i laga ordning.
- §3. Godkännande av dagordningen.
- §4. Val av mötesordförande.
- §5. Val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
- §6. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse.
- §7. Redovisning av klubbens räkenskaper.
- §8. Föredragning av revisorernas berättelse.
- §9. Fråga om klubbstyrelsens ansvarsfrihet.



- §10. Förslag från enskild medlem, vilken skriftligen kommit klubbstyrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
- §11. Val av ledamöter i klubbstyrelsen, revisorer, revisorssuppleanter och valberedning.
 - Ordförande (1 år)
 - Ordinarie styrelseledamöter (2 år)
 - Styrelsesuppleanter (1 år)
 - Revisorer (1 år)
 - Revisorssuppleanter (1 år)
 - Valberedning (1 år)
- §12. M-KSAK och KSAK årsstämmor (ombud utsedda av styrelsen enligt beslut på allmänna klubbmötet 2003).
- §13. Övriga frågor.
- §14. Mötets avslutande.

Årsmötet avslutas med ett föredrag i form av ett bildspel om flyget 100 år av PeGe Lundborg! Dessutom serveras en enklare förtäring.

Aktuellt från verkstaden

Omfattande struktureparationer har utförts på våra Cadeter. Det är den inre av högvingens övre dubbelpanel närmast kroppssidan som spruckit sönder. Denna panel beträds vid av- och påstigningar och som i det långa loppet (ca 9000 flygtimmar) inte uthärdat allt "spring", utan spruckit av denna utmattningsbelastning. Thor, Hans och Håkan har svarat för av- och påmontering av vingarna, medan reparationerna utförts på verkstad.

Trampa försiktigt! Detta gäller även fotsteget, som dock är lättare åtkomligt och som också spicker av allt "hoppande". Gör "mjuklandningar" på det så blir inte reparationerna så frekventa!

Övre, mitre motorkåpor har ersatts med nya. Reparationer av undre motorkåpor pågår etappvis och blir klart till våren.

För alla Piper PA 28:or har glapp på grund av slitage medfört att rattknutar har utbyts och klaffsystemet renoverats. Dessutom har gas- & blandningsreglage ersatts med nya.

Sprickkontroll av Cessna 152

Cessnafabriken har utfärdat en bulletin, som gäller sprickkontroll av stjärtpartiet på C 152. Det innebär granskning av stabilisatorns bakbalk och dess infästningar till kroppen. Demontering av höjd-, sidoroder, fena och stabilisator måste göras på SE-IFX. Arbetet påbörjas vecka 8.

Pilot 589, E Persson



Sprucken panel.



Det stora urtaget på vingens framkant är platsen för bränsletanken.

OBS!

Nya rutiner vid tankning av LFK:s flygplan

Som många redan märkt har hanteringen av bränslekorten förändrats något. Numera finns alla kort, dvs. också kontantkortet, samlade i ett nyckelskåp som är monterat vid kortautomaten. Hanteringen framgår av följande:

- ♦ Ett nytt nyckelskåp är monterat under kortautomaten vid bränsleanläggningen.
- ♦ Samtliga bensinkort har flyttats från flygplanen till det nya nyckelskåpet.
- ♦ Kontantkortet, som endast används till gästande flygplan utan eget fungerande SHELL-kort, har flyttats från skåpet på kontoret till det nya nyckelskåpet.
- ♦ Skåpet öppnas med den vanliga C-nyckeln, dvs. samma nyckel som går till grindarna och till klubbhuset.
- ♦ Korten i det nya nyckelskåpet får aldrig lämna kuren vid kortautomaten.
- ♦ Nya SHELL-kort finns nu också i resedagböckerna tillsammans med korten för de övriga bensinbolagen.

Vid tankning här på ESSL

Använd **ENDAST** de kort som finns i det nya nyckelskåpet. Här finns ett kort till vart och ett av våra flygplan. Kontantkortet används uteslutande vid behov till gästande flygplan. Gästande flygplan får alltså inte tankas med ett kort tillhörande något av våra flygplan.

Vid tankning av SHELL-bränsle på annan flygplats

Använd **ENDAST** de kort som finns i resp. resedagbok.

Till sist:

- ♦ Lägg tillbaka kortet i skåpet på sin markerade plats så snart Du använt det i kortautomaten.
- ♦ Se till att skåpet blir låst innan Du tankar flygplanet.
- ♦ Blanda aldrig korten i nyckelskåpet med de kort som ligger i resedagböckerna. Då får vi betala Din tankning två gånger...
- ♦ I övrigt är allt som tidigare



Anledningen till förändringen är att vi vill ändra på faktureringsmetoden från SHELL. Det har visat sig bli för krångligt för SHELL på Bromma att via modem kontrollera alla våra små tankningar och att fakturera varje enskild tankning. Vi fick för många felaktiga fakturor, som skapade för mycket extra arbete för Carina på kontoret.

Med det nya systemet kommer LFK att köpa hela bränslelagret i cisternerna, och SHELL kommer att kreditera oss alla tankningar till flygplan som inte tillhör LFK. Tankning av ett gästande flygplan med vårt kontantkort betraktas av SHELL som en tankning i ett av LFK:s flygplan. Därför måste vi få kontant betalning av piloter på gästande flygplan om de tankas med vårt kontantkort.

För att detta ska fungera måste vi vara noga med att:

1. Korten i nyckelskåpet vid kortautomaten får endast användas här på ESSL.
2. Korten i resedagböckerna får aldrig användas vid tankning här på ESSL.

Jag tror inte att det blir något problem med detta, och jag tror dessutom att hanteringen av korten nu kommer att upplevas lite enklare av oss piloter. Risken för att korten glider ner i fickan och följer med hem borde minska med denna hantering.

Tips vid "utetankningar": Lär Dig pinkoden för korten utantill. Enligt principen att aldrig förvara pinkod och kort på samma ställe finns koden numera inte noterad i resedagböckerna, vilket varit fallet tidigare. Givetvis får koden inte heller noteras i resedagböckerna av någon pilot som inte litar på sitt minne.

Anders Sjöquist
stationsansvarig

Res med eget flyg!

Att transportera sig med allmänflyg ger så oerhört mycket mer än bilåkande och reguljärflyg. Med allmänflyget som transportsätt får du mängder av härliga flygupplevelser och viktig flygerfarenhet samtidigt som du sparar tid och pengar.

Flyget i Sectra

I företaget Sectra, som har sitt huvudkontor i Linköping, har vi utnyttjat allmänflyget i mer än 10 år för att transportera oss i tjänsten. Flyget har bidragit till våra framgångar - genom att flyga själva har vi nått kunder snabbare än våra konkurrenter, hunnit mer saker på en dag tack vare stora allmänflygets tidsbesparingar och inte minst har vi sparat mycket pengar. Utöver nämnda fördelar har anställda med flygcertifikat fått 1000-tals flygtimmar i sina loggböcker och många trevliga flygstunder.

Flygplanet vi använt i Sectra hittills har varit en Mooney, nu senast SE-LBM som är baserad i Linköping i en av LFKs hangarer. I Sectra finns dock nu planer på ett större och snabbare flygplan. Tiden är mogen för detta då vi vuxit oss större och våra geografiska gränser har flyttats allt längre bort från Linköping. Vår Mooney har varit ett fantastiskt flygplan som vi gärna skulle se fortsätter brukas i Linköping – gärna i klubbens regi.

Jag tror nämligen väldigt många medlemmar skulle ha stor nytta av en maskin där just nytta och nöje kan kombineras. Ett flygplan som kan användas för semesterresor, tjänsteresor och andra typer av transporter – året runt och på alla typer av sträckor inom Europa.

Mooney – ett riktigt reseflygplan

Mooney är ett fantastiskt reseflygplan – vi har tusentals timmar flygerfarenhet i flygmaskinen som talar för detta. Med SE-LBM har vi kunnat ta oss runt omkring i norra Europa - året runt. Flera gånger per vecka har flygmaskinen varit i luften i genomsnitt och typiska destinationer har varit Luleå, Trondheim, Oslo, Köpenhamn, Eindhoven (Holland) och Hamburg (Tyskland). SE-LBM har god räckvidd – med 75 % effektuttag klarar man utan problem sträckan Linköping - Trondheim tur och retur med goda reserver. SE-LBM är bland annat utrustat med ett underhållsfritt alkoholbaserat avisningssystem som gör flygmaskinen flygbar när andra flygplan står på marken. Dessutom har SE-LBM ett storm-scope



SE-LBM vid en av dess tusentals resor. På denna bild i Oslo.

som detekterar och redovisar åskväder på en liten skärm. Detta gör flygning i moln betydligt tryggare då det i vissa väderfenomen förekommer risk för inbäddad CB-aktivitet (som i sin tur kan leda till åska).



Höjdhållande autopilot, HSI, GNS430, avisning på vingar och propeller, stormscope och dubbla horisontgryon (varav ett elektriskt) är exempel på utrustning som finns i SE-LBM och som kommer väl till användning vid reseflygning.

Det som gör flygplanstypen Mooney så intressant är att den dessutom är

ekonomisk att flyga – inte bara för företag utan även för privatpersoner som vill ut och resa. Med en total timkostnad på cirka 1500 kronor blir kilometerkostnaden för en Mooney inte många procent högre än en Piper Archer i klubben. En Mooney gör 175 knop vilket reducerar restiderna kraftigt.

Vad som också är viktigt i reseflygsammanhang är räckvidden – med en Mooney behöver du exempelvis inte tanka om du flyger till Hamburg från Linköping – du klarar dig fram och tillbaks på en tank! Med en Piper Archer behöver du tanka dyrt bränsle för cirka 17 kronor litern i Tyskland vilket gör din Piperresa betydligt dyrare (och mer ineffektiv) än om du gjort den med Mooney. Med en dieselmotor tankar man givetvis ännu billigare, men det finns inga dieselmotorförsedda reseflygplan idag. I framtiden kan situationen förändras, men i så fall kan även Mooneyn förses med detta motoralternativ. Dock är dagens dieselförsedda

flygplan inte att jämföra med en Mooney – Diamond DA40 lider exempelvis av samma

Hemavan	Le Touquet	Maastricht	London	Dublin	Helsingfors	London
Visby	Prova Mooney Ovation! Lär dig mer om Påverka börja reseflyga  reseflyg för att kunna nu! Du erbjuds fri provflygning, fika och en intressant reseflygföreläsning måndagen den 22 mars klockan 19:00 i klubbstugan. O S A till jo-ham@sectra.se eller 070 - 481 00 09					Luleå
Riga						Tallin
Rom						Bodö
Läsö						Oslo
Berlin						Åbo
Zürich						Paris
Bornholm	Hamburg	Warszawa	Odense	Östersund	Wroclaw	

säsongsberoende som LFKs befintliga flygplan. En maskin som denna blir dyr då timmar bara kan produceras delar av året.

Mooney i LFK!

Då Sectra nu överväger försäljning av vår Mooney vill vi i första hand se över intresset i flygklubben. En några år gammal Mooney (SE-LBM är en 1995:a) kostar betydligt mindre än en ny Piper Archer eller Diamond DA40.

Mooney är inte svår att lära sig flyga – de flesta i Sectra har gått direkt från Piper till Mooney. Med Mooney får man lära sig att hantera infällbart ställ och ställbar propeller – något som brukar ses som en naturlig vidareutveckling i flygsammanhang. I Mooney är både stället och propeller väldigt lätt att handhålla, det är exempelvis inte krav på att man måste justera propellervarvtalet någon gång under flygning i Mooney (man gör det för att justera effektuttag). Landningsstället går att fälla ut i höga farter (man behöver inte försätta sig i några konstiga flyglägen för att göra själva utfällningen) och det finns naturligtvis varningssystem som varnar om man glömmer att fälla ut stället (men det gör man inte om man läser checklistan).

Måndagen den 22 mars klockan 19:00 kommer en reseflygträff att anordnas på flygklubben (i klubbstugan). Du bjuds på fika och får möjlighet att provflyga SE-LBM och känna efter vilken skillnad det är. Under mötet kommer en kortare presentation att hållas om Sectra's erfarenheter av reseflyg. Här kommer vi att diskutera saker som gör att just du kan komma igång med reseflyg och kanske kunna utnyttja SE-LBM inom en snar framtid.

Oavsett om ni planerar att komma till träffen eller ej, vill jag att alla som är intresserade av detta hör av sig till mig enligt nedanstående kontaktuppgifter. Ju fler som intresseanmäler sig – desto större chans att du kan ta "eget" flyg nästa gång du ska någonstans!

Johan Hammarström

E-post: jo-ham@sectra.se

Mobil: 070 – 481 00 09

Intresse för reseflygplan i LFK?

LFK 2004 är till för att forma LFK till att bli bättre på att ta hand om medlemmarnas intressen och idéer och fungera som moderator i utvecklandet av dessa. Intressena är många bland LFK:s medlemmar och ofta väldigt olika. Med detta inte sagt att alla LFK:s piloter är nischade, nej istället är det många piloter som njuter av och utövar flera olika former av flyg vilket snarare skapar en enorm bredd. LFK 2004:s mål är att sammanföra alla dessa intressen och ta tillvara på alla de synergieffekter som uppstår.

LFK 2004 syftar inte bara till att tillgodose intresset av flygplan utan även att skapa forum och möjligheter för att få en engagerad och utvecklande flygklubb. Viktiga delar för detta är utbildning, IS/IT funktioner och ett administrativt stöd. Flygintresset är givetvis den gemensamma faktorn i denna vision.

För att ta tillvara ett brett flygintresse med ganska olik kravspecifikation på flygplan krävs en uppdelning i intressegrupper för till exempel reseflyg, avancerad flygning, skolflygning, lokal flygning, UL-flygning, sjöflyg, helikopter med flera.

Med denna korta bakgrund till LFK 2004 är det läge att komma till kärnan, som går att utläsa av rubriken.

En förfrågan har ställts till LFK, där dock inga avtal eller ramar för avtal på något sätt ingående diskuterats, om intresse finns för att operera en Mooney i LFK. Om intresse finns är det viktigt att det tas till vara i en intressegrupp för att driva denna

diskussion vidare. För att det skall vara intressant att fortsätta detta arbete krävs dock att LFK:s styrelse får en uppfattning om det finns intresse för en Mooney bland LFK:s medlemmar. Mooneyn det handlar om är den Mooney som idag står hos LFK.

Intresset för reseflyg skall absolut inte likställas med denna Mooney diskussion. Resflygintressegrupp kommer att finnas inom LFK. Frågan är nu om detta kan vara ett lämpligt flygplan för att tillgodose reseflygarnas intresse.

Johan Hammarström har skrivit vidstående artikel som djupare berör reseflyg med Mooney och även mer ingående presenterar förslaget att operera denna Mooney i LFK.

Är du specifik intresserad av idén med Mooney som reseflygplan i LFK? Eller är du intresserad av reseflyg i LFK fast med annan typ av flygplan? Eller är du inte alls intresserad av reseflyg men har andra intressen som du vill driva inom LFK:s verksamhet!

Hör av dig till LFK 2004!

Johan Mårtensson, e-post
johan.martensson@visit.se, Tel. 0702-70 80 75

Göran Berséus, e-post
goran.berseus@telia.com, Tel. 0702-12 96 15

Hälsningar **Styrelsen**
genom **Johan Mårtensson**

Sagan om rocken

Under 1960-talet drog sig inte landets finans- och industrielit för att resa med små direktionss- och taxifygplan som Piper Aztec, Beech Baron, Aero Commander och något senare Piper Navajo. Alla flögs av en enda pilot och utrymmet för pilot och passagerare sammanföll. I täten för verksamhet med egna plan var Volvo, SAAB, Kockums, Löfbergs Kaffe, ASEA och Stora Kopparberg. De flesta andra stora och medelstora företagen använde sig av inhyrda taxifygplan från företag som Ehrenströms, Kungsair, Malmö Aero och några till. Efter bara några år fick man dock större krav på jetplan, två piloter och avgränsad cockpit. Enskilda Banken hade under en kort period egna jetplan men efter ett haveri med en Jet Commander på Bromma där båda piloterna omkom, sålde man sina intressen i planen.

Sommaren 1963 började jag inom affärsflyget och man sålde sig på en slogan om att –Bestäm resmål och tider själv ! Detta förde dock med sig att många potentater trodde att de sedan kunde komma när de ville utan att bry sig om den tid för avresa som de själva bestämt, men så enfaldigt fungerade inte systemet. Detta gav upphov till en del problem under några år, men sedan lyckades vi feodalkuskar med att i någon mån utbilda de stora... Höjdare som man dock alltid kunde ställa klockan efter var en tidig chef för SAAB samt ledningen för Enskilda Banken med Wallenbergarna i spetsen., dessa var människor som inte bara kunde hantera pengar utan också tid på ett riktigt sätt. Det mesta fungerade näst intill kländerfritt, men visst förekom en och annan incident. Ibland var det vädret, min inte minst lika ofta tekniska problem eller att inte passageraren visst vart han skulle resa!

Vid ett oväntat uppehåll i Köpenhamn frågade jag Wallenberg:- Vad tycker doktorn att jag skall köpa för aktier på börsen ? –Jaha, du, samma fråga skulle jag vilja ställa till dig. Sådant vet ingen, och visst man så skulle man snart vara satt ur spel !

Incidenter förekom. En dag var vi på väg från Linköping till Bromma med högste chefen. Han omgav sig med en sfär av papper som arbete under den 40 minuter långa resan. Plötsligt en smäll där bak med ett kraftigt vinddrag genom flygkorpen. Jag vände mig om och såg en teknisk doktor, docent i atomfysik och V.D. i ett av landets mest betydande företag med yvigt hår försöka att tygla orkan av handlingar som snurrade runt i kabinen. Orsak

? Jo, den bakre dörren hade sprungit upp och hängde löst ut från kroppen i en smal kedja.

Beech Baron B 55 hade få svagheter men dock en betydande, som vi dock inte lyckades övertyga våra amerikanska tillverkare om. Dessa närmast skrattade åt oss när vi tog upp problemet Dörren ! Det främre högra inträdet i planet låstes med två krokar, en i taket och den andra vid golvet. Ingen varning i form av lampa fanns för öppen eller stängd dörr. Om man inte drog till handtaget i dörren tillräckligt hårt så låste den undre kroken men inte den övre. Men efterhand så försvagades den övre kroken och dörren smäll upp vid den fartökning som blev resultatet när man övergick från stigning till planflykt.. När dörren alltså med ett brak öppnade en springa på 15-20 cm blev också resultatet ett kraftigt sug genom planets innandöme. Efter att en gång ha flugit från – Hamburg till Paris med öppen dörr hade jag lärt mig att man kunde lägga t ex en kraftig överrock i springan och på så sätt få det att bli tystare och mindre dragigt i planets främre del.

Vid ett tillfälle var man på väg till något viktigt möte med den förnämlige passageraren Dr Marcus Wallenberg. Han hade satt sig på de båda mellansätena med sina portföljer och papper, den svarta långrocken placerade han i sätet till höger om piloten och alldeles nedanför den stora dörren..

Så start, stigning, planflykt och med denna fartökning. När farten närmade sig 185 knop (350 km/timme) hördes en kraftig knall följt av ett " slurf " när dörren plötsligt sprang upp och luft började sugas ut ur planets inre med stor kraft. Den springa som uppstod mellan kroppen och dörren var alltså cirka 15 centimeter bred, där stannade den, dels beroende på att de nedre av de båda låskrokarna ännu höll emot och av det lufttryck mot dörren som fartvinden utövade. Men som en lång, svart fågelskrämma flaxade rocken iväg ned ärmarna utslagna, ut genom hålet vilket beskrev ett stort upp och nedvänt L.

Mycket annat återstod nu inte än att landa snarast möjligt, vilket också skedde.

Väl på marken igen frågade piloten skamset, han var ju företagets representant på platsen, - hur skall vi nu göra med Doktors överrock ? – Det spelar ingen roll, för det var en ganska gammal rock, blev svaret från den mäktige och alltid godmodige och fine bank- och industrimagnaten ! Jag har nog någon mer rock till nästa tillfälle då dörren far upp.

Ulf Wiberg

Gula Spåret återuppstår

Härintill presenteras årets tävlingskalender. Eftersom Klubbmästerskap och Safaritävlingen slagits ihop till ett arrangemang, så blir ett tävlingstillfälle s.a.s. ledigt. Därför vill vi väcka till liv den gamla godingen "Gula Spåret".

Gula Spårets historia sträcker sig långt tillbaka i tiden inom LFK. Avsikten med nystarten är att locka färska piloter och de som inte brukar tävla så ofta att delta i en tävling som inte är lika pretentiös som precisionstävlingar. Ingen färdplanberäkning, ingen sekundtidhållning, inga hemliga tidkontroller, bara flyga och ha kul!

Du får en karta med en inritad bana som följer vägar, stigar, åar, bäckar, sjöstränder och andra terrängformationer. På din tilldelade starttid ger du dig iväg. Banan tar ca 45 minuter att flyga. Under tiden ska du spana efter duktecken som finns utlagda längs banan. Du får också med dig några foton, som är tagna någonstans ute efter banan. Läget av dukarna och fotomålen markerar du på kartan. Efter landningen får du för tävlingsledaren redogöra för det exakta läget av det du har hittat.

Låter det här intressant? Då är du hjärtligt välkommen den 4:e sept.

Per Persson

Tävlingskalender 2004

KM/Safaritävlingen	22/5
Gula Spåret	4/9 (reserv 5/9)
Landningstävlingen Gripen:	26/4, 10/5, 7/6, 16/8, 30/8, 13/9 (reserv 21/6, 27/9)

South Australian Aviation Museum

I Port Adelaide, strax nordväst om Adelaide, finns det ett litet flygmuseum som gjorts, och upprätthålls, av flygentusiaster. Det finns inte så många flygplan att se, men ett besök är ändå en bra idé.

Museet har ett oansenligt yttre.



Vår guide berättar om museets Sea Venom.



Avro Anson. Notera propellerns konstruktion!

Flygmuseet The South Australian Aviation Museum skapades av entusiaster 1984, och flyttade till sin nuvarande plats i Port Adelaide 1996. Under tiden fick de ansvar för flera samlingar från andra håll. Museet drivs helt av frivilliga krafter, och inryms i en hangarliknande byggnad i ett område som jag tyckte gav lite schaskigt intryck. Hangarbyggnaden likaså, det var svårt att hitta ingången och det kändes inte riktigt seriöst.

Det visade sig att vi tagit "köksingången" in, det var nämligen inte öppet än... Vi fick dock ändå komma in och en av herrarna som fanns därinne erbjöd sig genast att visa oss runt. Vi fick därefter över en timmes kunnig och humoristisk visning av samlingen, helt utan något krav på extra pengar!

Museet inrymmer bara runt 8 flygmaskiner i varierande skick, men det innehåller också några flygmotorer och utställningar med modeller etc. Flera av flygplanen är dock ovanligt intressanta.

Museets flaggskepp är en C-47 som bl.a. använts som VIP-flygplan i Australiensiska

flygvapnet. Man får gå in i det och provsitta cockpit.

Det första flygplanet i museets ägo var en Avro Anson som köptes in från en bonde! Planet är under renovering, och är i huvudsak helt avskalat, vilket ger möjlighet att se hur planet är konstruerat. Vår guide hade inte mycket övers till konstruktionen, han menade att i det planet hade varenda konstruktionsmetod som fanns för flygplan använts, i trä, rör, duk etc, vilket varken gjort det lätt att bygga eller underhålla. Kanske det, det är i alla fall en mycket intressant maskin att se detaljer på.

En Sea Venom fick mig att fråga guiden om Australien har haft hangarfartyg, och jodå, de har haft flera - men inget i drift i dag.

Det finns en rad utställningar med bilder och modeller om berömda australiensiska flygare genom tiderna. En av dem handlade om Jon Johansons jorden-runt-flygningar i sitt hembyggda plan. Han har

förstås varit på Parafield Airport i just Adelaide. (Vad? Känner du inte till det? Läs allt om det på www.vansaircraft.com, klicka dig till Jon Johanson under World of RVs!)

Ett litet museum, oansenligt på utsidan, men desto större inuti! Vål värt ett besök.

Text & foto: **Anders W.**



Flera flygmotorer visas, flera av dem i körbart skick.

Motorflyget 100 år



Den 17:e december firade hela Sverige att det gått 100 år sedan bröderna Wright flög första gången. Så gjorde även Linköping med ett kungabesökt evenemang på Malmen. LFK bidrog till firandet genom att överflyga Malmen med fem flygplan, i en tregrupp följt av en rote. Klockan tolv flög grupperna, ledda av Sture B, in från Berg, flög över Malmen för att sedan vända och

åter flyga över Malmen söderifrån. Givetvis flög grupperna även över sta'n. Piloter, utöver Sture, var Martin Eronn, Mattias Ydreborg (som bidragit med bilderna), Gert Eriksson och Viktor Lindman.

Hela dagen var det öppet hus i klubbhuset och där bjöds det på fika och tårta.



Aktuella landningstävlingarresultat

De fyra bästa i varje tävling presenteras:

Nattugglan 4 -03

3/11 -03

1: Lars Östling	22 pr.
2: Per Persson	58 pr.
3: Peter Purin	59 pr.
4: Iver Hansen	72 pr.

Nattugglan 5 -03

15/12 -03

1: Iver Hansen	59 pr.
2: Peter Purin	71 pr.
3: Erik Isaksson	124 pr.
4: Anders Wallerman	137 pr.

Nattugglan 6 -03

26/1 -04

1: Iver Hansen	15 pr.
2: Lars Östling	48 pr.
3: Anders Wallerman	53 pr.
4: Peter Purin	60 pr.