

KONTAKTEN

MEMLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 2 2004

Erik Bratt utnämnd till
hedersmedlem (sid. 8)



Flygplats på
Sättrasjön (sid. 6-7)



Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Nya säkerhetsregler på flygplatsen
- 3 Inbjudan till studiebesök
- 4 Sekreterarens spalt
- 4 Klubbverksamheten
- 5 Uppdateringar av GPS-registren
- 6-7 "Sättrasjön Airport" 2004

- 8 Referat från LFKs årsmöte 2004
- 9 Nudistens resa
- 10 Tjejdag på Flygvapenmuseum
- 12 Landshövding flyger ballong
- 11 Australia's Museum of Flight
- 12 LFK inbjuder till KM/
debutanttävling samt
Safaritävlingen 2004

...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. 3): 22/5

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

E-postadress

expedition@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

På gång i LFK

Gripen 1 26 april

Gripen 2 10 maj

Klubbutflykt till

Mariehamn 15 maj

KM/Safaritävlingen 22-23 maj

Studiebesök på

Malmen 27 maj

Gripen 3 7 juni

Vårfest 11 juni

Klubbutflykt till

Lyon v. 28

Gripen 4 16 aug.

Klubbutflykt till

Billund 20 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!*

KLUBBKVÄLL

med öl och tilltugg !!

ONSDAGEN den 5:e MAJ klockan 18 - 20

Kom ner och snacka flygplan, erfarenheter och träffa klubbkompisar.

Johan M och Swante W

DIAMOND DA-40

Är du intresserad av att flyga glascockpit ?

LFK har fått in en offert på en DA-40 TDI. Är detta rätt flygplan för Linköpings flygklubb? Kom med dina åsikter och var med och påverka vilka flygplan som skall finnas i LFK.

Hör av dig om du har intresse DA-40 eller annat flygplan.

LFK-2004

Genom **Johan Mårtensson**

Ordförandens spalt



Våren är i antågande och det årligen återkommande vårtecknet LFKs årsmöte har nyligen genomförts. Som sig bör valde årsmötet en ny styrelse och jag valdes till ny styrelseordförande. Efter många års styrelsearbete och flygande i LFK är jag förhoppningsvis inte helt okänd för er men jag tänkte ändå ta tillfället i akt och kortfattat presentera mig själv. Jag är 39 år, gift, två barn och bosatt i Sturefors. Jag ägnar stor del av min tid, arbete såväl som fritid, åt flygrelaterade aktiviteter. Till vardags arbetar jag på Saab Aerosystems som programledare för framtidens militära pilotutbildningssystem i Europa i samarbete med huvuddelen av övriga Europas flygindustrier och Europas flygvapen. Även om jag flyger Europa runt (som passagerare) i arbetet flyger jag en hel del (som PIC) även på fritiden. Övrig tid tillbringar jag bland annat med familj och vänner, sköter om trädgård, hus och bilar, spelar innebandy och rinkbandy, åker utförsåkning, vattenskidor och inlines.

Jag tror och hoppas att 2004 blir ett spännande år inom LFK. Bland annat är aktiviteterna inom "LFK 2004" på gång att sjösättas på allvar, flera nya såväl som begagnade flygplanalternativ som kan var intressanta för klubben har börjat dyka upp på marknaden, klubbester, klubbutflykter, öppet hus, tävlingar och mycket annat håller på att planeras.

Andra intressanta utmaningar vi har framför oss handlar exempelvis om de nyligen uppkomna planerna på etablering av en ny plats inom flygplatsområdet för allmänflyget (general aviation) vilket eventuellt kan komma att innebära en flytt även för flygklubben. Vi har även en del lite trickigare ärenden att hantera såsom den fortfarande pågående rättsliga processen kring Bellancaaffären och den på sistone något nedåtgående trenden av nya elever som behöver vändas uppåt igen.

Jag vill, i denna min första ordförandespalt, också passa på att tacka Håkan Börjesson och Anders Wallerman för genomförda insatser i den förra styrelsen och samtidigt välkomna de nya styrelseledamöterna Swante Welander och Anders Rubensson.

Ta väl vara på våren och flyg mycket, ofta och länge.

Tomas Karlsson

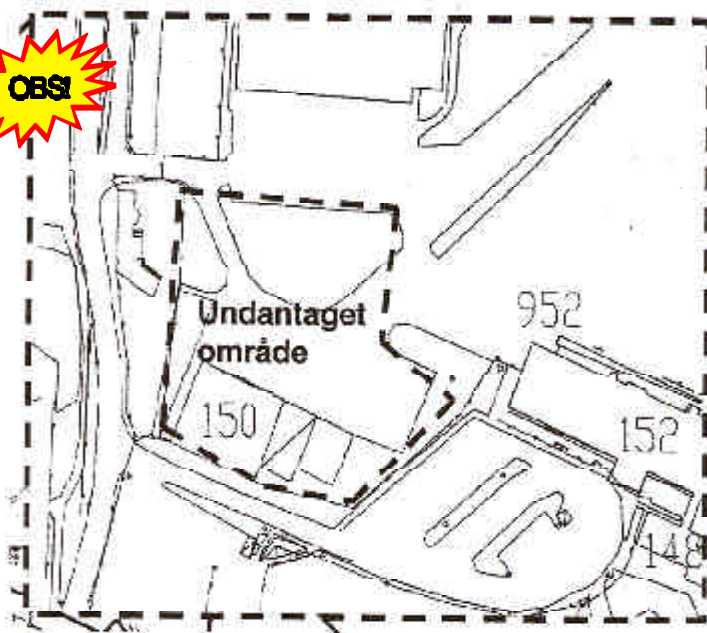
Nya säkerhetsregler på flygplatsen

På alla civila flygplatser i landet ser man nu över tillträdeskyddet till de områden på flygplatsens "flygsida" (air side) där passagerare rör sig till eller från flygplan i reguljär trafik. Bestämmelser om detta finns i en ny BCL-Security.

Inom sådana områden gäller mycket stor restriktivitet och dessa områden ska vara väl avskilda från övriga delar av flygplatsen.

Det innebär för oss i LFK att vårt "rörelseutrymme" begränsas enligt vidstående kartskiss under de tider då passagerartrafik förekommer, dvs då Flygterminalen är öppen. Bortsett från taxning med flygplan får LFK-medlemmar och medföljande endast vistas inom det område som benämns "Undantaget område", dvs i princip bara LFK platta och gräsmattan nedanför. Under inga omständigheter får man gå utanför detta område. Ska man gå till eller från terminalen måste man gå utanför staketet via flygplatsens infart.

Sture B



Inbjudan till studiebesök

Linköpings Flygklubb är inbjudna till studiebesök på Flygskolan på Malmen torsdag 27/5. Vi kommer att få delta i lunchbriefing inför eftermiddagens flygpass, få information om flygskolans utbildning och flygverksamhet och ges tillfälle till presentation av Lfk och diskutera gemensamma angelägenheter-fot eller meter-vi rör oss i samma luftrum. Vi får också besöka BAM, Bromma Air Maintenance, som sköter underhåll och linjetjänst av Sk60 och får förstås också tillfälle att stifta närmare bekantskap med flygplanen, denna gång dock bara på marken....

Studiebesöket varar mellan 12 och c:a 16 och anmälan görs på lista på anslagstavlan på klubben. Listan tas ned 19/5. Deltagarantalet är begränsat till 20. Frågor? Hör av er till Lars-Gunnar Hök, Sjukhuset, Malmen tel 013-283850 eller per mail till lars-gunnar.hok@4hkpbat.mil.se.

Vi ses i vakten 12.00

VÄLKOMNA!

Sekreterarens spalt

Såsom ny sekreterare nu när Tomas har tagit över ordförandeklubban är det nu min uppgift att hålla övriga medlemmar informerade om styrelsens arbete.

Onsdagen den 24:e mars hölls det konstituerande styrelsemötet, två veckor efter årsmötet. På årsmötet valdes Tomas Karlsson till ordförande. Övriga poster tillsattes på det konstituerande mötet. Övriga poster inom styrelsen samt huvudansvarsområden fördelades enligt följande:

ordförande	Tomas Karlsson	
vice ordförande	Göran Berseus (suppleant)	strategi
kassör	Stefan Sandberg	
vice kassör	Swante Welander	
sekreterare	Peter Purin	
vice sekreterare	Fredrik Lindahl (suppleant)	särskilda uppdrag
övriga ledamöter	Johan Mårtensson	klubbverksamheten
	Lennart Magnusson	jourtjänsten
	Olov Backarp	marknadsföring, reklam, H50P
	Sture Bjelkåker	flygchef, skolchef, presskontakt
	Anders Sjöquist	stationstjänst
övrig suppleant	Anders Rubensson	statistik

Styrelsen kommer att ha möte en onsdag i mitten av varje månad, förutom i juli.

Till tekniskt ansvarig utsågs Thor Romare.

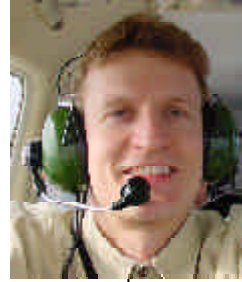
Senare på kvällen den 24:e hölls även det första styrelsemötet. Då diskuterades bl.a.:

- * Det nya ekonomisystemet som håller på att tas i drift.
- * Flygplan som studeras t.ex. Jodel, Mooney, Piper Arrow och DA40TDI.
- * LFFK2004.
- * Ett eventuellt nytt område för allmänflyg på SAAB-området.

På styrelsemötena diskuteras även vår ekonomi, Östgötaflyg, medlemssituationen, personalfrågor, flygstatistik, flyg- och skolverksamhet, tekniska tjänsten, stationstjänsten, jourtjänsten, kursverksamhet, klubbverksamhet, marknadsföring, tävlingsverksamhet och strategi.

Peter Purin

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Det här blir min sista spalt om klubbverksamheten. Jag har nu fått förtroendet att bli klubbens sekreterare. Johan Mårtensson tar över som huvudsamordnare för klubbverksamheten. Alla som har några bra ideer om

hur klubben ska utvecklas hör av sig till Johan i fortsättningen!

Innan jag lämnar min post så vill jag påminna om de närmaste klubbaktiviteterna. Utflyktsverksamheten har börjat sin planering. Planerna är inte helt spikade ännu men vi tänkte börja lite mjukt med en utflykt till Mariefhamn den 15:e maj. Sedan Lyon Frankrike vecka 28 med ett stopp i Hedenhagen på vägen. Avslutningsvis Billund Danmark med Legoland den 20:e augusti.

Vårfesten blir fredagen den 11 juni. Festen kommer att ha en ny partygeneral. Missa inte det!

Gripen landningstävling börjar måndagen den 26 april.

Vi ses, **Peter**

Nya flygtimpriser

Flygtimpriserna kommer tyvärr inom kort att höjas med 20:- per timme på grund av ökade energikostnader.

Uppdateringar av GPS-registren för positioner

Statusen betr. uppdateringen för databaserna omfattande APT, VOR, NDB och INT är per 2004-03-25

FPL	GPS	Senaste uppdatering
IUD	GNS 430	30 okt 2003
KIT	"	12 jun 2003
KEN	KLX 135A	20 mars 2002
KII	"	20 mars 2002
KMH	"	12 jun 2002
	Garmin 55 (flyttbar)	15 sept 1994

GNS 430 i IUD och KIT är godkända för IFR-navigering under förutsättning att uppdateringsdatum ej passerats. När detta skrives ligger vi efter med uppdateringarna p g a krångel med de Internet-abonnemang vi använder för uppdateringen. Uppdatering kommer att ske inom några veckor.

SUP / USR - register

Den årliga genomgången har utförts. Inaktuella punkter har raderats och en del nya införts. Urvalspunkter, som ofta får användning vid VFR-flygning finns i alla våra GPS, och är f n 48 st. De finns på listor i GPS-pärmen i NAV-rummet. Dessutom finns i KLX 135A 45 st INTERSEKTION (RNAV-punkter) för främst IFR-flygning, eftersom databasen i KLX 135A ej innehåller sådana. Även dessa finns på listor i GPS-pärmen.

Utöver "Urvalspunkter" finns personliga i SUP / USR-registren. Dessa införs ej på listorna annat än på begäran, och då kommer de att finnas även i alla våra GPS. Personliga punkter som bara finns i en GPS, uppfattas som varande för "engångsbruk" och raderas vid den årliga genomgången, när platsbrist hotar. Att spara en pkt för framtida bruk i bara en GPS, är inte så lyckat, då fpl med just denna GPS kanske inte är tillgänglig, då det är aktuellt. I KLX 135A finns bara plats för 250 pkt, därav 100 pkt med plats för kommentarer. I GNS 430 är det bättre, 1000 st men inga med plats för kommentarer.

Förkortningsprincipen för beteckning av urvalspunkter är att i första hand bara använda de 3 första bokstäverna, vilket främjar snabb inställning, t ex HOV för HOVETORP. Om tveksamhet råder om vad t ex HOV, GIS, HAR, MEL, DOC etc står för kan man vrida fram s 3 i displayen som innehåller kommentarer, vilka förtydligar innebörden, se ex nedan.

118.00	HOV	USR	Beteckning
132.95	HOVETORP		Namn
> Leg	ESSL	REP	Rapportpunkt VFR ESSL CTR
SUP 3	589		Pilot nr (signatur)

Om en beteckning redan är upptagen, används den sista bokstaven i stället för den tredje, t ex LJUNG betecknas LJG men LJUNGA betecknas LJU.

Garmin 55

I Garmin 55 (vår portabla GPS) har inga INTERSEKTION (RNAV-punkter) införts, då det endast finns plats för 4 tecken i beteckningar. De beteckningar som använts för "urvalspunkter" i KLX 135A har i flera fall ej kunnat användas, då de sammanfaller med t ex VOR-beteckningar världen över. Beteckningsprincipen har därför övergivits. Någon kommentarsida i USR-kapitlet finns ej heller att tillgå i GARMIN

55. Listan i "GPS-pärmen" visar hur alla "urvalspunkter" betecknas.

GNS 430

Då INTERSEKTION-punkter finns i databasen, har endast "urvalspunkter" förts in manuellt i USR-registret. Men några förklarande kommentarer kan inte tilläggas i detta register.

Radering av FPL och SUP / USR-positioner

Under kapitel FPL (Flight Plan) i KLX 135A finns plats för 9 router. Tre (FPL 7, 8 och 9) är reserverade för begränsningslinjerna för sektor SYD, sektor ROXEN och ESSL CTR, som flyglärarna behöver för att hålla sig på "mattan". Då det alltså bara återstår plats för 6 FPL, måste efter användning radering ske. Man kan nämligen inte veta, om en inlagd FPL har använt eller skall användas. Personliga NAV-positioner för engångsbruk skall naturligtvis raderas efter användning för att inte SUP/USR-registren skall bli onödigt stora.

Hur radering görs i KLX-135A visas i manualen på s 3-59 "Delete a user defined waypoint from OTH 3 page".

1. Ställ in kap. OTH (längst till höger)
2. Vrid fram s 3.
3. Tryck på markören (cursor).
4. Bläddra fram beteckningen, som skall raderas med stora vredet.
5. Tryck på CLR.
6. Tryck på ENT.

Radering i Garmin 55 utförs enl. anvisningarna på s 3-7 och 3-8 i manualen, "To delete a waypoint from memory".

1. Tryck på WPT-knappen.
2. Flytta markören under beteckningen.
3. Tryck på MORE tills DEL visas.
4. Avsluta med att trycka på ENT.

Radering i GNS 430 utförs enligt anvisningarna på s 117 i manualen. OBS. Om en position ingår i en FPL måste den först strykas i FPL, eller FPL raderas, innan positionen kan raderas i SUP/USR-registret

Pilot nr 589 **Ernst Persson**

Även i år anlades en landningsbana på Sättrasjöns is. Fredagen den 27:e februari åkte några medlemmar med projektledare Mats Modorato i spetsen billedes ned till sjön för att anlägga banan.

Två rader hål borrades i isen för att markera ut en rullbana på 800x20 meter, och hålen fylldes med granruskor. Banan döptes till 16/34 och siffrorna ritades i banändarna med vasstrån. Trösklar och banmitt märktes ut med fler hål och granruskor. Tack vare erfarenheten från förra året gick det fort att anlägga banan - arbetet tog bara runt 1,5 timme.

Sjön var täckt med ett snölager på några centimeter, och ett par mindre snöbyar drog förbi under tiden banan anlades vilket skapade lite oro för om det skulle gå att använda den. Snön luckrades upp något genom att köra bil fram och tillbaka på banan några gånger. Därefter kunde Sture med elev provlanda banan med KII, och det visade sig att banan var OK - även om snön bromsade något.

Lördagen bjöd på låg molnbas och allmänt tråkigt väder. Eftersom Sättravallen just denna dag skulle ha återinvigning efter att ha bytt ägare, och det nog skulle komma dit mycket folk, var det planerat att ha rundflyg på sjön men tyvärr fick det ställas in.

På söndagen var det också helmulet men i alla fall med tillräckligt hög molnbas för flygning. Mats var först på plats med bil och markradio och kontrollerade att allt såg bra ut. Därefter flögs KIT och KMH dit för att vara utlokaliserade där under dagen så att alla som ville kunde komma dit och flyga.

Under dagen var det många som passade på att flyga till sjön, eller komma dit och hyra plan. LCU, KEN, KEG och IFX var där tidvis, fyra flygplan kom på besök från Norrköping, två plan kom från Malmen och det kom till och med en RV4 från Stockholm. Ryktet om Sättrasjöns bana hade tydligen spridit sig!

Även efter helgen användes banan för skolning samt lunchutflykter till Sättravallens restaurang.

Hoppas att vi kan göra detta till en tradition!

Text & foto: **Anders W.**

Denna RV4 hade kommit ända från Barkarby



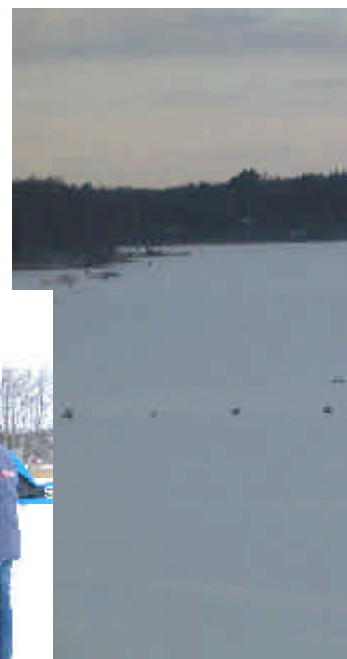
Pos: 5813N 01546E

Elev: 294 ft

Thr16: N 58 deg 13.0 min E 15 deg 45.5 min

Thr34: N 58 deg 12.6 min E 15 deg 45.8 min

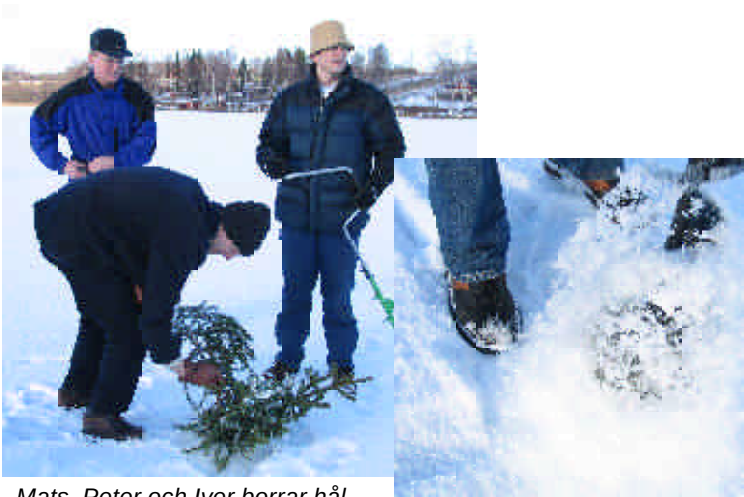
Length/Width: 800m/20m



Besökare från Malmen - Thorleif med sin Renegade samt Magnus med sin Colibri



Arne t.v. köper sin MFI9, o Magnus t.h. passar på

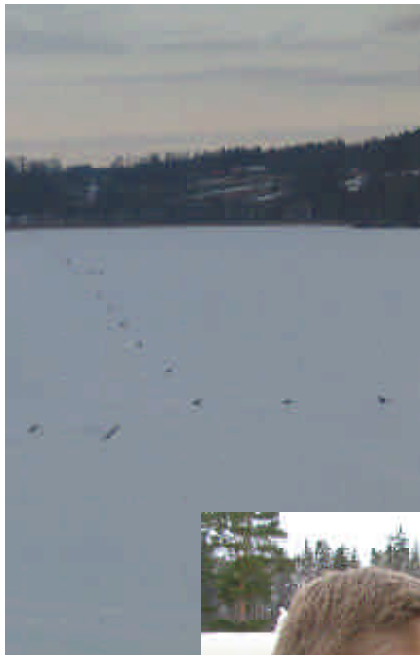


Mats, Peter och Iver borrar hål
och planterar granruskor



Banornas nummer ritades med hjälp av vass

“Sätrasjön Air- port” 2004



Peter, Christian, Lars
och Björn diskuterar
isborrar



134



agnus hjälper Per
med motorhuvens
ångjärnstråd som
ipit ut lite på KEG



Referat från LFKs årsmöte 2004

Ett femtiotal medlemmar samlades till LFKs årsmöte i Flygvapenmuseet den 10 mars.

Tomas Karlsson öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Göran Berseus valdes därefter till mötesordförande. Styrelsens verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2003 och redovisningen av bokslutet för 2003 presenterades. Därefter föredrogs revisorernas berättelse varefter frågan om klubbstyrelsens ansvarsfrihet besvarades med ett enhälligt ja.

Valberedningen presenterade sitt förslag på ledamöter i den nya styrelsen. Detta förslag från valberedningen antogs i sin helhet av årsmötet. Styrelsens sammansättning ser därmed ut enligt följande:

Ordförande:

Tomas Karlsson (nyval)

Ordinarie ledamöter:

Sture Bjelkåker (omval), Stefan Sandberg (omval), Peter Purin (omval), Swante Welanders (nyval).

Olof Backarp, Lennart Magnusson, Anders Sjöquist och Johan Mårtensson är samtliga valda på två år vid förra årsmötet och valdes därför inte i år.

Suppleanter:

Göran Berseus (omval), Fredrik Lindahl (omval), Anders Rubensson (nyval).

Revisorer:

Lennart Angvik (omval), Johan Linder (omval).

Revisorsuppleanter:

Gert Eriksson (omval), Thomas Lampe (omval).

Mötet valde därefter följande **valberedning**:

Leif Andersson sammankallande (omval), Lars-Folke Lundqvist (omval), Martin Karlsson (nyval).

Göran Berséus har av styrelsen utsetts att representera LFK vid M-KSAK och KSAK årsstämmor 2004 och har dessutom föreslagits som distriktsrepresentant i M-KSAK och KSAK styrelser.

Erik Bratt utnämndes av LFKs styrelse till hedersmedlem i LFK och förärades som ett bevis på detta med ett hedersmedlemsdiplom.

Under punkten övriga frågor redogjordes för aktuellt läge i rättsprocessen kring Bellan. LFK 2004 presenterades

kortfattat och även övrig verksamhet inom LFK berördes kort. Frågor och diskussioner om intresset för Sectras Mooney och Erik Bratts Jodel följdes av diskussioner om klubbens framtida lokalisering, PPL och IR-utbildningen.

Anders Wallerman som var den ende närvarande avgående styrelsemedlemmen på mötet avtackades och förärades med en slips som bevis på uppskattning för genomförda insatser inom styrelsen.

Per Person förrättade prisutdelning för flygtävlingen Nattugglan varefter mötesordföranden tackade för visat intresse och avslutade årsmötet.

Efter mötet avnjöt mötesdeltagarna välsmakande Smörgåstårter a la Gert, öl och kaffe med utsikt över museets hela flygplanflotta.

Tomas Karlsson



Erik Bratt utnämndes till hedersmedlem och förärades med ett hedersmedlemsdiplom



Gert Eriksson hade gjort ett par fantastiska LFK-smörgåstårter



Nudistens resa

Olaus hette en pratglad göteborgare, vilken genom sina strängt religiösa föräldrar hade fått sitt namn efter kyrkofadern Petri. Redan i någon av samgymnasiets nedersta ringar hade han visat prov på en betydande raskhet i det att han under en lektionstimme i fysiologi med laborationer hunnit med att göra en av skolkamraterna med barn. Men det var nu inte främst för denna sin bedrift i ungdomen han blev känd, utan mera för att han betydligt senare i livet var den ende som veterligt flugit med supersonic-flygplanet Concord mellan London och New York i ljudets dubbla hastighet endast iklädd ett par rosafärgade minikalsonger med knapplös gylf och en tunn, nästan genomskinlig sjukvårdsfilt.

Bakgrunden var otroligt nog denna. Serveringen ombord i Concord för så där ett kvartssekel sedan gick alltid i rundhänthetens tecken. Det smusslades då för tiden aldrig med några miniatyrflaskor i fickstorlek för likörer, whisky, cognac, och groggglasen hade storlekar och rymd som en mindre blomvas. Olaus, som nu var en betydande skribent och PR-man i landet, hade via kontakter i branschen lyckats ordna ett par fribiljetter i Mach 2,02-hastigheten för sig själv och mig, och på den tiden var det verkligen något av klass att få avverka sträckan från de brittiska öarna till nya världens på mindre tid än tre timmar, och så fenomenet, förstås, med att man faktiskt "kom fram till målet betydligt innan man startat" !

(Avfärd kl 1200 engelsk tid, ankomst kl 1000 USA – tid). Sedan var det ju också då mest prominenta passagerare såsom filmstjärnor, mångmiljonärer och folk från finansvärlden samt förstås politiker som befolkade de linjer utgående från London och Paris mot New York och Washington i USA, och vilka dessutom hade råd med det drygt dubbla första klasspriset för ordinära flygbiljetter...

I takt med att taffeln i halv begravningsfart rörde sig akterut längs de endast ett hundra stolarna kom mumlet igång på en rad olika världsspråk. Eftersom rikligt med Champagne hade serverats tidigt och i den avgränsade överljudshallen före embarkeringen var det säkert en och annan som därför redan var åtskilligt darrhänt. När det just i nivå med kaffet blev dags för det första toalettbesöket var det en köande, något väl förfriskad gentleman som välvilligt tömde en nyss till bredden fylld blomvas med innehåll av märket Grön Chartreuse

(nunnelikör) över den bakom sittande medresenärens kavaj, skjorta och byxor. Den drabbade råkade att bli f d ärkebiskopens namne. Stor uppståndelse bland främst kabinbesättningen ! Förövaren var emellertid alltför påverkad och troligen också för överlikvid för att inse och ens bry sig om vidden av sitt brott mot den outtalade men ändå existerande konvensen. Att en man med strängt religiös uppväxt från det bigotta Västsverige kunde få att ge luft åt så många kraftuttryck, invektiv, svordomar, tillmälen utan till och dessutom på engelska språket hade jag tidigare ingen som helst kännedom om!

Nåväl, saken måste ju ordnas i en hast. Handlingskraftigt hämtade en flygvärdinna ett par filter vilka Olaus fick order om att svepa in sig i sedan man halvt med våld tagit av honom såväl kavaj, som skjorta och byxor. Så togs kläderna till en av minitoaletterna där man med någon annan sort av renare och sockerfri sprit försökte att tvätta tyget, vilket snabbt tycktes ha stelnat till konfektionspansar.

Medan byxorna behandlades "ställdes" man kavajen utanför toalettdörren. Ansträngningarna fortskred emellertid och serveringen med dem. Inga restriktioner här inte ! The Bar was always open and available !

Det var en helt annat än glad och fläckfri göteborgare, vilken nu sent och som siste man lämnade Concorden på Kennedy-flygplatsen och i stället för aromen av en fin och dyr likör luktade han nu rysk Smirnoff och en flytande engelsk handtvål tillverkad av sociala existenser på en motsvarande Samhallfabrik i staden Newcastles hamnkvarter...

Dofter förflyktigas med tiden, men sitt rykte som världens troligen enda nakenresenär i överljudsfart lär han säkert få behålla och dras med livet ut !

Hans sålunda djupt religiösa uppväxt lämnades i den följande rapporten också därhän ! Kanske av sociala hänsyn, kanske inte?

Sitt anrika namn bytte han dock aldrig ut mot något mera profant, så vitt jag vet och just så vitt vet jag !

Livet kan i alla fall, trots allt och när det vill, vara helt fantastiskt !

Ulf Wiberg

Ägarring runt Erik Bratts Jodel

En intressegrupp för att skapa en ägarring för att köpa Erik Bratts Jodel håller på att bildas. Ägandeformerna diskuteras och just nu skall en teknisk besiktning utföras vilket mycket av intresset hänger på. Vill du veta mer, kontakta Lars Theodorsson!



Tjejdag på Flygvapenmuseum

Den 7:e mars arrangerade Flygvapenmuseet en tjejdag. Flera organisationer var inbjudna som utställare med kvinnliga representanter, bl.a. deltog Linköpings Universitet, fallskärmsklubben, Ljungstedska Gymnasiet och Malmens Flyglottakår. Även LFK var där och representerades av Jonna, Kristina och Jessica. En skärmställning och ett litet bildspel hjälpte till att locka besökarna.

Tjejdagen sammanföll med Vasaloppet samtidigt som det var mycket fint väder ute, varför det blev ganska få besökare, tyvärr. Ca 350 personer besökte museet under dagen, så det var inte så många som tog chansen att lära sig mer om LFK. Vi hoppas ändå att det blir fler möjligheter att marknadsföra klubben på detta sätt!

Text & foto: **Anders W.**



Jonna, Kristina och Jessica representerade flygklubben



Övriga utställare var bl.a. Malmens Lottakår (t.v.) samt Linköpings Fallskärmsklubb (t.h.)



Landshövding flyger ballong

Några av LFKs medlemmar är också medlemmar i ballongklubben BallongExperterna. Kvällen den tolfte april flög ballongklubben med landshövding Björn Eriksson med hustru som passagerare. Vädret var mycket bra, sikten mycket god. -Vi såg hela Östergötland, sade landshövdingen efter den lyckade flygturen.

Text & foto: **Anders W.**



Passagerarna får en säkerhetsgenomgång av ballongförare Håkan Wasén t.h...

...och därefter bar det till väders!





Australia's Museum of Flight

Strax utanför samhället Nowra, som i sin tur ligger strax söder om Sydney finns Australia's Museum of Flight, som tidigare hette Naval Aviation Museum. Det visade sig vara ett lite annorlunda museum än brukligt.

Australia's Museum of Flight skall enligt dem själva vara Australiens största flygmuseum, och har tidigare hetat Naval Aviation Museum och varit inriktat på Australiens marina flyg. Det ligger vid marinflygbasen HMAS Albatross utanför Nowra, vilket i sin tur ligger söder om Sydney.

Jag skulle uppskatta att utställningsytan i museet är ungefär lika stor som i vårt flygvapenmuseum, lite större kanske. Museet innehåller huvudsakligen föremål från marinflyget, men har på sista tiden fått in föremål från andra delar av flygvärlden, som t.ex. civila passagerarflygplan och helikoptrar. Detta gav en i mitt tycke ganska underlig blandning av föremål.

Dessutom håller museet just nu på att byggas om, vilket skulle vara klart till årsskiftet 03/04 (jag var där i september). Museet var därför ganska rörigt, med många tomma montrar, flygplanen utställda lite överallt med dålig samhörighet dem emellan (vilket säkert bidrog till intrycket av underlig blandning), prylar med flyganknytning i alla grader av skick utställda där de fått plats, dålig skyltning (ibland felaktig) m.m. Under mitt besök höll en grupp människor på att medelst en mobil kran lyfta en en bit flygplan in i utställningshallen.

Detta betyder dock inte att museet inte var sevärt - tvärt om. Är man lite insatt i flygvärlden är inte skyltning och bra ordning så viktigt, det är föremålen i sig som är sevärd. Allmänheten kräver nog bättre ordning - och det blir det sannolikt när arbetet är klart.

Den del av museet man kommer in i först innehåller utställningar som visar föremål från, samt berättar historien om, Australiens marinflyg. (Denna del av museet är gammal och berörs inte av arbetet och var därför mycket välgjord.) Australien har haft flera hangarfartyg genom tiderna och det finns fina modeller av dem.

Det finns flera flygplan från marinflyget att se, t.ex. en fin Sea Venom, två Fairey Gannet, en Fairey Firefly, en McDonnell Douglas Skyhawk och ett par helikoptrar. Det fanns också en fin replika av en Sopwith Pup, men om den hade någon koppling till tidigt marinflyg vet jag inte riktigt.

Utöver detta hade de bl.a. två MiG 15 varav åtminstone den ena var luftvärdig, en Hawker Hunter i ganska risigt skick, en DC3 hängande i taket samt en märklig blandning av civila plan. Denna blandning innehöll bl.a. en Piaggio P166, en Victa Air Tourer, en De Havilland Heron, en Stinson 105 samt en enormt fin Lockheed Electra som var luftvärdig.

Som sagt var fanns det också diverse andra flygprylar utställda, jag såg t.ex. landställsben, växellådor till helikoptrar, framdelen av en Submarine Sea Otter och inflygningsljudsystemet till ett hangarfartyg. Under tiden arbetet med att lyfta in ytterligare en flygplansframedel var dörren till museets bakgård öppen, och jag fick tillstånd att gå ut och titta. Det var nog inte avsett för besökare i normala fall. Vissa skulle kanske kalla den bakgården för skrotupplag - men inte vi flygare inte. Vi kallar det en källa till oanade möjligheter. Särskilt spännande där var en skrotad helikopter då man kunde se mycket av hur den var konstruerad.

Utställningshallarna innehåller en blandning av militära och civila flygplan



Mycket fin Lockheed Electra i luftvärdigt skick



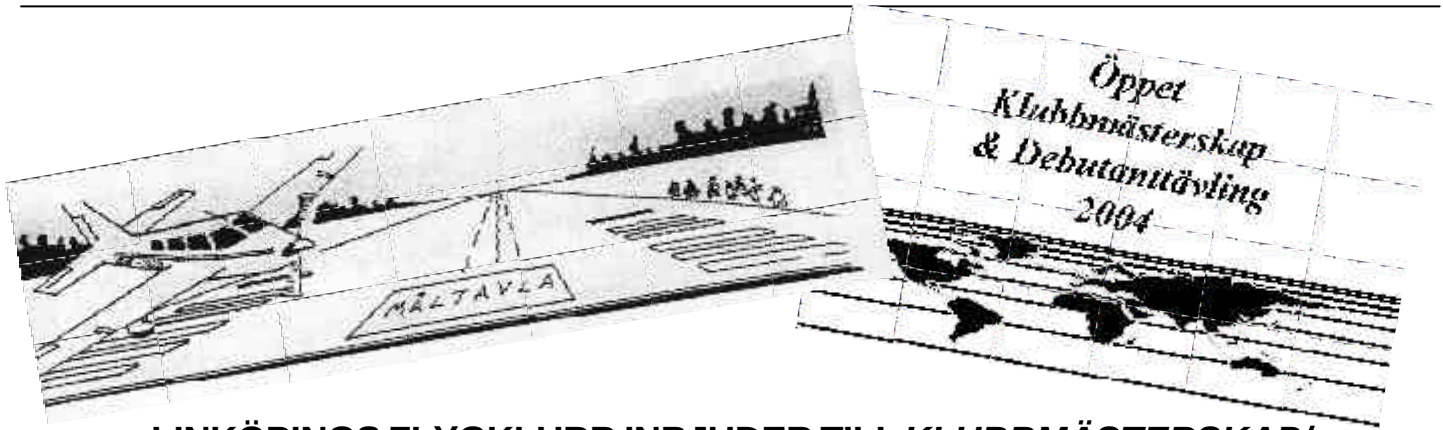
Flera välgjorda modeller berättar historien om Australiens marinflyg

Givetvis innehåller museet också en butik som säljer böcker, t-tröjor och allt annat som hör till. Men det var nog första gången jag sett en museibutik som också säljer flygplansdelar - "own your own piece of airplane". De hade bl.a. cylindrar till någon stjärnmotor till salu!

Sevärt museum, alltså, förmodligen ännu mer så efter att ombyggnadsarbetet är klart. Med de tillgångar de har kan de göra ett riktigt bra museum. Läs mer på www.museum-of-flight.org.au/!

Text & foto: Anders W.





LINKÖPINGS FLYGKLUBB INBJUDER TILL KLUBBMÄSTERSKAP/ DEBUTANTTÄVLING SAMT SAFARI-TÄVLINGEN 2004

LFK och tävlingskommittén inbjuder Er till årets upplaga av *KM/SAFARI*-tävlingen. Den genomförs som en precisionstävling efter de svenska reglerna och med hänsyn till förra årets lyckade erfarenhet med GPS-loggning, den första GPS-loggade tävlingen i Sverige faktiskt, kommer vi inte att använda oss av manuell tidtagning den här gången. Synd, med tanke på alla de funktionärer som gillar att stå ute i skogen med klockan, men bara lugn, det finns andra arbetsuppgifter åt er. Vid förra årets SM i Östersund visade det sig att den tävlande tycker det är olidligt spännande att se hur hans eller hennes flygning plottar upp sig på en skärm med kartan som bakgrund. Alla navigeringsmissar och bommade procedursvängar avslöjas obönhörligen.

Eftersom en tävling av det här slaget kräver mycket stora och tidskrävande förberedelser och då vår avsikt är att arrangera *KM- och Debutanttävlingen* på samma sätt, resulterar det i att precis som förra året, slår vi ihop de båda tävlingarna till ett enda tillfälle och detta innebär självfallet att vi får ett antal vinnare, såvida inte en LFK-debutant går och vinner rubbet. Nackdelen blir att jag inte kan delta i KM och Lars Östling bommar Safari.

Vår avsikt är att alla LFK:s tävlande flygplan skall utrustas med portabel GPS och där visar det sig att vi nog behöver låna upp ett par stycken. Hör gärna av dig om du kan avvara din GPS den här dagen. Information om GPS:er hittar du på Håkan Carlssons hemsida: <http://www.flying.to/h4>.

Om ni vill vara två ombord går det alldeles utmärkt och ni kan då vinna rallyklassen.

Du behöver inte ha tävlingslicens men är bra att ha, eftersom det i den ingår en bra försäkring.

Löses via KSAK/FSM, tel: 08-7646095/96.

Som vanligt anslår vi ett par vakantplatser för efteranmälningar. (Erfarenheten talar).

DATUM: Lördagen den **22:e maj** med söndagen den 23:e som reservdag.

TIDER: Navigeringsberäkningarna påbörjas 08.00, med LFK:are först.
Landningarna beräknas påbörja runt 16.00.

PLATS: SAAB-fältet, Linköping, med navigering över Östergyllen.

ANMÄLAN: Skriv upp dig på den anmälningslista som sitter uppsatt i klubbhuset eller skicka E-post till mig eller Lars, senast fredagen 14:e maj, men var snabb, kärrorna kan bli uppbokade fort. Vill du ringa går det också bra, min sambo är "briefad", hon börjar kunna det här nu. Och givetvis hör du av dig om du har några frågor.

Frazze:

Tel: 013-212846 el. 070-9402325

E-post: gunnar@franzen.nu

Lars:

Tel: 013-148438 el. 013-183513 (arb.)

E-post: lostling@telia.com

AVGIFT: Ej för LFK:are, dessutom **gratis flygtid** för er debutanter.

VÄLKOMMEN TILL EN TREVLIG DAG ÖNSKAR TÄVLINGSKOMMITTÉN, gm **Frazze och Lars**.