

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 2 2005

Försommarfest den
3:e juni kl. 18!



*Tradition som fortlever: flygträff på Sättrasjön
(sid 10)*



Flygning i USA (sid 6)

Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Flygchefen har ordet
- 4 Flygpriser 2005
- 4 Jourttjänsten
- 4 Referat från årsmötet
- 5 Asgamen - en farlig rotetvåa

- 6 Flygäventyr i det stora landet i väster
- 8 Inbjudan till KM/Safaritävlingarna
- 9 Inbjudan till Ludvikasvängen
- 10 Flygdag på Sättrasjön

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Tomas Karlsson

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): 21/5

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

Kontakten nummer 2

Tyckte du förra Kontakten var lite väl tunn? Ja, det tyckte jag också. Men, finns det inte material går det inte att göra mycket mer... Som redaktör har jag tyvärr på sistone fått lite för lite tid över, så jag hinner inte riktigt med att ligga på alla som kan tänkas bidra med något. Särskilt nyhetsbevakningen som är viktig blir lidande.

Därför vill jag be alla att hjälpa till. Händer det något i klubben, skriv eller försök be någon att göra det. Jag vill också särskilt be de som har någon särskild funktion i klubben att tänka på att informera i Kontakten. Händer det något utanför klubben är det förstås också intressant - Martins artikel om flygning i USA på mittuppslaget är ett utmärkt exempel. För den som inte vill eller kan skriva som Martin kommer man långt med en bild och några rader. För den som känner för ännu mer, och kan tänka sig att hjälpa till med Kontakten på andra sätt är det bara att höra av sig.

Samtidigt är det så att våra hemsidor tar mer och mer av informationsrollen och styrelsen har beslutat att minska antalet utgåvor av Kontakten. Detta också för att höja kvaliteten på utgåvorna. Därmed blir det i fortsättningen fyra nummer per år i stället för sex. Vi börjar med det i höst, så det blir fem nummer detta år.

Trevlig läsning!

Anders Wallerman. redaktör



Reseflyg med LFK 2005!

Det börjar nu bli hög tid att planera sommarens klubbflygutflykter. Därför träffas alla intresserade på klubben **tisdagen den 3:e maj klockan 18.00**. Tag med din almanacka och lite goda idéer och KOM

Försommarfest

Boka in **fredagen den 3:e juni** för god mat och dryck i glatt sällskap. Menyn är under utformning. Tag med familjen och kom klockan **18.00**. Anmälan görs på klubben!





Ordförandens spalt

Hoppet var nästan ute. Sjöisarna öppnades upp om de ens varit frusna överhuvudtaget. Man var redan inställd på att vintern var på väg att övergå till vår. Då började det ryktas om att landningsbanan på Sättrasjön ändå kanske skulle kunna anläggas även denna säsong. Kung Bore gjorde sent omsider vinterns stora intåg.

Kylan sved i kinderna dag och natt, sjöisarna växte till med sällan skådad fart och då kunde naturligtvis ingenting hindra isbanbyggargänget att återigen dra igång arrangemanget med anlägga en utomordentligt fin landningsbana på Sättrasjö, Sättra Iceport. LFKs alla flygplan styrdes i strid ström söderut och som vanlig spred sig ryktet även utanför klubben och flera andra flygplan satte kurs mot Sättra Iceport. Bra initiativ och tack till er som gjorde islandningsutflykten möjlig även denna vinter.

Umeå flygklubbs Piper Arrow bjöds nyligen ut till försäljning. Eftersom Piper Arrow är en av de flygplanstyper som flygplangruppen inom klubben ombetts att utvärdera för eventuellt införskaffande beslutade vi oss för att titta närmare på denna Arrow. Passande nog erbjöd sig en av Umeå flygklubbs medlemmar att mellanlanda i Linköping, för att ge oss möjlighet att provflyga och undersöka skicket på flygplanet, på sin väg från södra England tillbaka till Umeå. Under en eftermiddag och efterföljande förmiddag provflögs kärran av flera medlemmar, skrovet granskades, motor och flygplandokumentation gick igenom. Den efterföljande utvärderingssammanställningen resulterade emellertid i att vi avböjde att fortsätta utvärderings- och anskaffningsprocessen (och det fanns självklart flera olika anledningar till detta) för just denna specifika flygplanindivid. Resultatet innebär dock inte att flygplanstypen Piper Arrow utdöms, tvärtom finns denna flygplanstyp i högsta grad med även fortsättningsvis i flygplangruppens utvärdering.

Vi är på väg att ta ett betydelsefullt, och av många efterlängtat, kliv beträffande vårt flygplansbokningssystem (och när detta läses har detta kliv förhoppningsvis omvandlats till en realitet). Det internetbaserade flygplansbokningssystem som tagits fram inom klubbens IS/IT-grupp och på senare tid testats och förfinats tror vi nu är moget att tas i bruk. Om allting går som det ska kommer vi från och med den 4:e april att boka flygplan via internet (naturligtvis kan man även fortsättningsvis ringa till klubben och boka flygplan). Därmed går också en av klubbens riktigt gamla och pålitliga trotjänare i graven. Må bokningspärmen vila i frid.

I skrivande stund är det långfredag och det känns som påskhelgen i år blir det där riktiga avstampet för vårens intåg. Med våren kommer också det där påfallande suget och längtan efter att få skjuta fram gasreglaget så långt det går, dra spaken mjukt bakåt, stiga upp mot det blå himlavalvet och färdas bort mot nya såväl som gamla kända resmål eller bara njuta av den där upplevelsen av att jorden liksom tycks vilja avstöta en från dess yta för att sedan överlämna till vingarna att ta vid och bära en fram genom det väldiga lufthavet. Vad ni än gör, ta inte risken att gå miste om detta utan gör verklighet av möjligheterna vi har, om och om och om igen.

Tomas Karlsson



Flygchefen har ordet

Ytterligare ett "smakprov" på framtidens teknik i våra flygplan kan nu provas i två av våra Cadet-er. Inom ramen för det s k EGOA-projektet med satellituppföljning av flygplanens läge, fart och höjd på klubbens PC, finns nu också "displayer" i form av handdatorer till KMH och KEN. Displayen sätts fast med kardborreband på instrumentpanelen. Via en checklista och ett

pekdon kan man under flygning få fram en ganska detaljerad karta ("moving map"), där inte bara det egna flygplanets läge utan även andra EGOA-utrustade flygplans lägen presenteras, plus annan flyginformation. Displayerna ska tas in till klubbhuset för laddning på nätterna. F n finns det ca 15 EGOA-utrustade flygplan i Östergötland inklusive våra 3 Cadet-er, och inom kort får även våra två Piper Archer EGOA-transponder.

Efter minst ett halvt sekel finns nu inte längre LFK bokningspärm, den ersattes 4 april av en bokningsdator på klubben, plus att man kan boka flygplan hemifrån dygnet runt via Internet på www.lfk.se. Såvitt jag vet har den nya bokningen fungerat mycket bra och systemet har fått beröm för flexibilitet och användningsmöjligheter. Självklart kan den som inte har tillgång till Internet fortfarande ringa till klubben ock boka via personal eller jourhavande.

Bl a har det blivit effektivare med bokning av skolpass, då medlemmarna hemifrån kan välja mellan lediga skolpass. Via en tabell kan man se de olika instruktörernas behörigheter för PPL-skolning, IR-skolning, PC, sporrhjulsinflygning m m, och när detta läses har vi troligen även återupptagit ava-skolningen.

LFK har e-postadress till ca 60 % av medlemmarna, men det finns säkert fler. I och med att Kontakten inte kommer lika ofta i fortsättningen så kommer mer och mer information att skickas via e-post och mycket finns dessutom på hemsidan. Har du inte fått e-post från klubben den senaste månaden saknar vi troligen din e-adress, eller har fel e-adress, maila gärna i så fall din e-adress till exp@lfk.se om du vill hålla dig extra underrättad om vad som händer.

Anders Vestgård gratuleras till nyförvärvad instrumentbehörighet.

Sture B

Flygpriser 2005

Trots vissa ökade kostnader har styrelsen kunnat fastställa en budget för 2005 som innebär oförändrade grundflygpriser däremot sänks rabatten för deponerat kapital från 80 kr till 60 kr, vilket fortfarande är mycket förmånligt med hänsyn till allmänna ränteläget. Ändringen införs från 1 maj 2005.



Jourtjänsten

Boka jourtjänst för 2005!

Jourpärmerna finns på klubben där tider kan tecknas – fortfarande finns luckor så att valfriheten är stor att välja dag. Notera att onsdagar är städdagar samt att viss städning ingår även lördagar och söndagar (sopning och tömning av papperskorgar).

Fortsatt gäller att 17 poäng krävs för den

som flyger 6 timmar eller mer (med undantag enligt matrikeln, t.ex. för boendet).

Jouren 2004

Utvärdering av jourinsatserna under 2004 har äntligen avslutats (LFK:s kontorsystem är ännu inte anpassat för snabb sammanställning av flygtimmar för respektive medlem). Nu finns emellertid en lista i pärmen med dagbesked (på röda blad) som visar medlemsnummer som har betalningsskyldighet för utebliven jourtjänst. Om någon har invändningar mot den föreslagna debiteringen skall flygtid och övrig motivering sammanställas på papper och lämnas på klubben till undertecknad. Debitering på pilotkonton beräknas ske ca 2005-05-31.

Notera att all flygtid oavsett finansieringsform räknas ihop, inklusive flygtimmar för tjänsteflyg och specialskolning. Det enda som undantas är PPL-skolning som loggas av ej certifierade piloter (som i princip ej har behörighet att vara jourhavande).

Från och med 2004 tillämpas en ny regel: ett litet antal jourpoäng får överföras till 2005. Till exempel den som gjort 15 poäng under 2004 startar 2005 med -2 poäng och den som gjort 20 poäng under 2004 startar med +3 poäng. Ännu större flexibilitet kan avtalas i det enskilda fallet, om särskilda skäl föreligger. Endast de som flyger minst 6 timmar kommer att delges eventuell överföringspoäng, se grönt blad i pärmen med dagbesked.

Lennart Magnusson (journansvarig)

Kort referat från LFKs årsmöte 2005

Trettiofem medlemmar samlades till LFKs årsmöte i Flygets Hus onsdagen den 6 april.

Tomas Karlsson öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Styrelsens verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2004 och redovisningen av bokslutet för 2004 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

Ordinarie ledamöter:

Olle Backarp, Anders Sjöquist, Johan Mårtensson och Göran Berseus.

Sture Bjelkåker, Stefan Sandberg, Peter Purin och Swante Welander är samtliga valda på två år vid förra årsmötet och valdes därför inte i år.

Suppleanter:

Lennart Magnusson, Kristina Forsberg och Anders Rubensson.

Revisorer:

Lennart Angvik och Johan Linder.

Revisorsuppleanter:

Gert Eriksson och Thomas Lampe.

Mötet valde därefter följande valberedning:

Lars-Folke Lundqvist som sammankallande samt Lars Andersson och Leif Andersson.

Johan Mårtensson och Göran Berseus representerade LFK vid KSAKs och M-KSAKs årsstämmor som hölls i mars. Johan föredrog om vad som avhandlades på dessa årsstämmor.

Under punkten övriga frågor diskuterades bl a eventuell flygplansanskaffning, planerna rörande etablering av nytt GA-område på fältet, diverse höjningar av olika avgifter och dess påverkan för klubben och enskilda piloter, marknadsföring av klubbens verksamheter, kursverksamheten, klubbens informationskanaler och en eventuell reducerad utgivningsfrekvens av Kontakten.

Fredrik Lindahl, avgående styrelsemedlem, samt Leif Andersson, avgående som sammankallande i valberedningen, avtackades och förärades med varsin blomma som bevis på uppskattning för flera års väl genomförda insatser.

Därefter tackade mötesordföranden för visat intresse och avslutade årsmötet.

Per Persson förrättade därefter prisutdelning för flygtävlingarna som genomförts den gångna säsongen, dvs KM & Debutant i kombination med Safaritävlingen, Gripen, Nattugglan samt den för säsongen återupptagna tävlingen Gula Spåret.

Efter mötet avnjöt mötesdeltagarna välsmakande landgångar, öl och kaffe.

Tomas Karlsson

Asgamen – en farlig rotetvåa.

Runt år 1960 började jag så smått med sk jordbruksflyg, pudring av olika grödor, sprutning av potatisplantor mest i Skåne och Blekinge. Lövskogarna i norra Norrland gav vi oss på med det kraftiga utrotningsmedlet hormoslyr (i USA och Vietnam agent orange), men här inte för att befrämja växtligheten utan för att utrota den. Det hela var sommarjobb och under vintrarna fanns det sysselsättning på bananplantagerna i Sydamerika men framförallt med sk crop-spraying i det inre av Afrika.

För att få bra resultat krävdes som regel vindstilla och utfördes därför mest tidiga morgnar och sena eftermiddagar och kvällar. En nordisk vinter befann sig två svenska piloter på uppdrag i södra Sudan, där de bevattnade områdena längs Nilen och kunde vara någon kilometer breda på var sida om floden. Från luften liknade det en grön orm, vilken slingrade sig från Medelhavet till Victoriasjön, en sträcka på 700 svenska mil och till sin flodlängd bara överträffad av Amazonfloden i Sydamerika..

Vid besprutning med maximal last i form av vätska i den stora tank som satt bakom piloten var planens marginaler små och häftiga manövrer fick undvikas, så t ex kunde man vid svängar få "sjögång" i behållaren, vilket gav upphov till ogynnsamma förändringar i tyngpunktsläget. Farten vid sprutning låg som regel omkring 100 km per timma. Olika plantyper nyttjades, men den vanligaste var då dock Piper Pawnee, som framfördes ett par meter över grödan. Det fanns alltid risk att man skulle kollidera med speciellt fåglar, själv hade jag en gång i Lappland klippt hornen på en rentjur med propellern och även varit alltför nära en uppdykande älg i ett hygge. Att klippa av en och annan telefonledning och även kablar förande elektricitet var inte ovanligt. Under sträckflygning i Afrika med ett plan av det svenska märket MFI hade också en olycka med två omkomna inträffat när en stor gam dök mot planet och senare återfanns inne i kabinen.

De båda flygarna låg alltså och sprutade sina fält då plötsligt en asgam med en spännvidd på säkert över två meter, längd en meter och vikt minst 8-10 kg lättade ur den täta växtligheten. Sammanstötningen var oundviklig och gamen slog sönder vindrutan samt skadade såväl planets manöverförmåga som piloten, vilken på grund av värmen arbetade utan skyddshjälm. Sprutmaskinen totalhavererade och piloten förolyckades. Man hade ingen handlingsplan för olyckor, men visste att landets lag krävde att vid dödsfall måste den drabbade antingen föras ut ur landet eller begravas inom 24 timmar. Det var långt till närmaste flygplats med sådan trafik att man skulle kunna föra ut kroppen. Vad som nu skedde under det närmaste dygnet kan synas vara makabert, men sådan var situationen och det gällde att handla, och handla snabbt för den lilla svenska gruppen. I all hast tillverkades en trälåda och från ett litet matställe i närheten lyckades man få tag i ett par säckar med iskuber.

Så lade man den förolyckade i lådan och fyllde den med is. Pilotkollegan körde sedan med arbetslagets skåpbil genom öknen norrut hela natten och kom nästa morgon fram till en stad där man dels kunde få tag i en zinkkista och dels kunde ordna med en uttransport via huvudstaden Khartoum mot Europa, Sverige och en anständig begravning.

Denna olycka var så vitt jag känner till den enda allvarliga som inträffade under de drygt två decennier som svenska jordbruksflygare varje vinter var verksamma i Afrika.

Ulf Wiberg

Flygäventyr i det stora landet i Väster



Downtown Seattle

flygchefen som tog emot oss när vi anmälde vårt intresse att flyga för dem, en gammal överste från flygvapnet som hade flugit SR71 i sin ungdom. Det imponerar på en annan som bara har kuskat runt i en pappstrut och kollat på utsikten. Klubbreglerna sa att vi var tvungna att göra en 1 timmes uppflygning där vi visade att vi behärskade flygningen innan vi fick hyra plan på egen hand.

Vi beställde en uppflygning och fick ett tekniskt prov samt lite kartor och flygplatskort att plugga in.

Kartorna ser lite annorlunda ut

Jag, Martin Carlsson, och Peter Purin har av vårt företag blivit stationerade i USA på ett halvår. För att i görigaste mån dämpa flygarklådan gjordes det tidigt undersökningar om det fanns möjlighet att flyga på svenskt certifikat i USA.

Vi kontaktade en flygklubb och flygchefen där sa att det går bra att flyga i USA med ett svenskt certifikat, men det är inte någon som vill hyra ut ett flygplan till dig. Men enligt FAA:s hemsida skulle det bara vara att visa upp sitt svenska certifikat så fick man ut ett amerikanskt certifikat utan kostnad. Vi bestämde oss för att testa om detta stämde.

Det första steget var att fylla i en blankett där man fyller i vad man har för certifikat och vilken klass på sitt medical man har. Dessa papper kunde man posta eller faxa till FAA. Efter detta skulle man vänta tills FAA hörde av sig, det skulle ta 45-60 dagar, men efter att inta ha hört något på över sjuttio dagar började vi göra efterforskningar. Efter långt sökande lyckades vi få tag på ett telefonnummer till en person på utlandsregistret som kunde upplysa oss om att våra papper hade varit klara länge! De hade uppenbarligen skickats till fel adress, eller också hade US-mail försnillat båda våra försändelser. I vilket fall som helst så faxade han en kopia till oss och vi fick åka ned till FAA Downtown Seattle och träffa en tjänsteman som skrev på våra papper. Vi misstänkte att vi skulle åka på att betala någon avgift, men till vår förvåning upptäckte vi att det var gratis, och stolta kunde vi gå därifrån med var sitt rykande färskt Amerikanskt certifikat. Flygklubben vi valde ut låg nära vår arbetsplats, priserna är humana och planen ser fräscha ut. Det var visserligen Cessna 172 som var klubbens huvudkärna, men det kan ju vara kul att pröva på något nytt. Vi träffade

jämfört med svenska kartor. De innehåller mycket mer information än svenska, t.ex. frekvenser till tornet och till ATIS på en flygplats. Detta innebär att kartan är mycket plottrigare, och man får göra en rejäl genomgång av kartan innan man sätter sig i planet. Det finns dessutom gott om R-områden i närheten av Seattle, så man får se sig för. Det ligger bland annat några marinbaser i närheten av Seattle, bland annat Bremerton som hyser några hangarfartyg och Everetts hamn där också flottan håller till. Vi blev uppmanade att hålla noga koll på var vi flög och inte flyga över dessa ställen. Jag är inte speciellt nyfiken på att ta reda på vad som händer om man flyger över där, man riskerar nog inte bara certifikatet, om man uttrycker sig så.

Att flyga en Cessna 172 är inte så annorlunda jämfört med en PA28. Kabinen är smalare, men det finns mer benutrymme så det är mest en smaksak vilken man gillar



Peter Purin provsitter Vans RV10 vid vårt besök där.

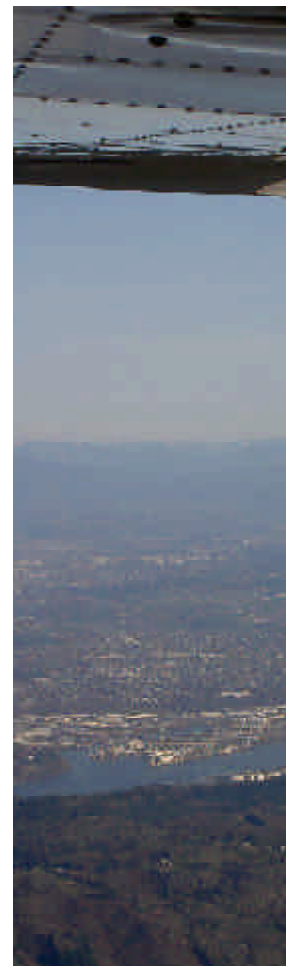
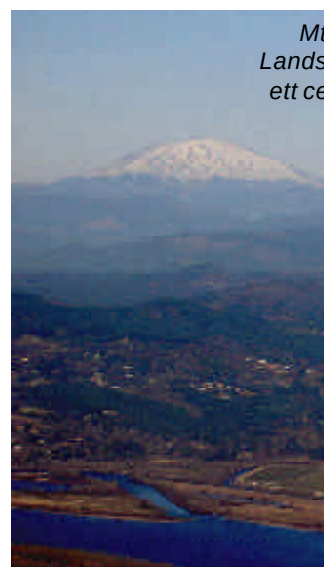


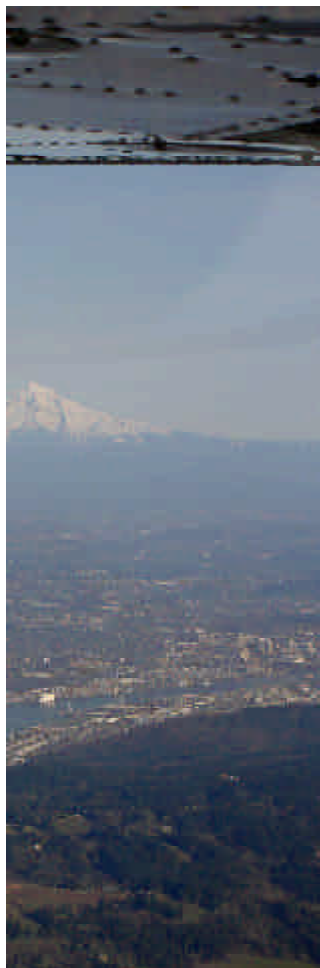
Bild över Portlan

bäst. Hög- respektive lågvingat debatteras ju alltid. Man ser marken bättre när man flyger Cessna, men man måste lyfta vingen innan man svänger, speciellt om det är mycket trafik.

Den största skillnaden är att maxhastigheten med utfälld klaff bara är 80 knop, samt att klaffen manövreras elektriskt. (På det planet vi



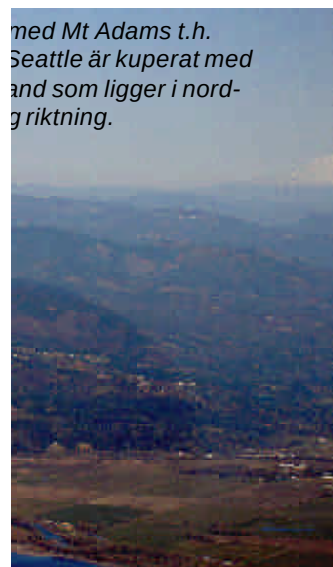
Mt
Lands
ett ce



Rainier i bakgrunden.

att klaffen manövreras elektriskt. (På det planet vi lög är det inte samma konstruktion som 152:an utan bara en strömbrytare som för klaffen in eller ut. Nyare 72:or har en strömbrytare ned fasta lägen.) Jag tycker personligen att det stör janska mycket att sitta och itta på klaffindikeringen för att å rätt utslag medan man

med Mt Adams t.h. Seattle är kuperat med and som ligger i nord-g riktning.



håller på att göra klart för landning dessutom är den ganska långsam. Mekaniskt reglage är klart bättre. Själva uppflygningen gick ganska bra, det var mycket mer trafik än man är van vid, vi gjorde studs och gå vid en liten flygplats utan trafikledning och vi var fyra kärror som låg i varvet. Den som låg bakom blev lite irriterad på att Cessnan är så långsam och gjorde helt fräckt en omkörning på medvinden. Samtidigt var radiotrafiken ny med annorlunda fraseologi och en av medtrafikanterna hade en radioapparat som avgav mer brus än ljud. Så den första flygningen blev lite stressig. Som tur var låg det låga moln över oss den dagen jag flög och vi hittade inte tillräckligt med höjd för att göra stallövningar, så jag fick göra andra halvan av inflygningen en annan dag. Det gav mig chansen att fråga ut flyginstruktören om radiofraseologin och sedan gå hem och öva. Andra gången kändes det betydligt bättre.

Att flyga runt Seattle är lite annorlunda än Östgötaslätten. Det finns berg i alla riktningar och över allt där man tittar ned ligger husen tätt. Det är väldigt vackert och det finns många utflyktsmål att flyga till. Tyvärr har det inte blivit tid att flyga så mycket som jag skulle vilja, bland annat på grund av att det tog så lång tid att få certifikatet, men om jag skulle komma tillbaka hit så skulle jag definitivt försöka flyga mer. Men vi har hunnit med en del flygning.

Vi har bland annat gjort en utflykt till Oregon där vi besökte RV fabriken. Jag erkänner att jag var lite orolig att det skulle bli problem med annan trafik eller att vi skulle flyga in i någon R-zon vi missat, men vi ropade upp Seattle Control och bad om flight following och de guidade oss hela vägen ned till Aurora. Att flyga med flygledning i USA är väldigt likt att flyga med flygledning hemma i Sverige. När man väl lärt sig flygledarnas snabbprat och fraseologin som används och om man är noga med att studera kartan innan man startar så är flygning i USA inte värre än att flyga hemma i Sverige.

Flygarhälsningar
/Martin 1418

Kort lathund för att få ett amerikanskt certifikat, svar på övriga frågor kan finnas under: www.faa.gov.

Blanketten hittas på:

<http://registry.faa.gov/docs/verify61-75.pdf>

Denna fylls i och skickas till:

Airmen Certification Branch, AFS-760

PO BOX 25082

Oklahoma City, OK 73125-0082

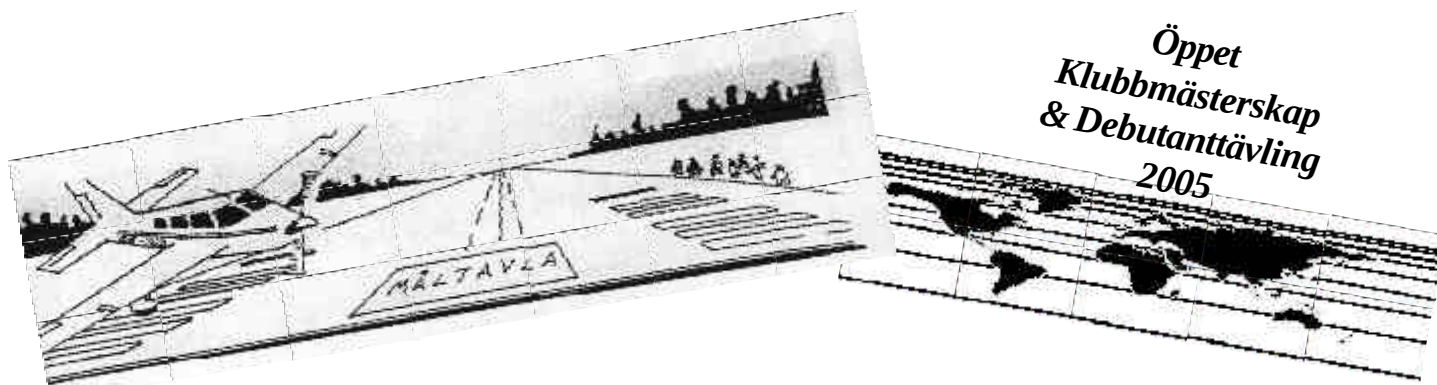
Eller faxas till nummer 405 954 9922. Om man inte får tillbaka ett brev inom rimlig tid kan det vara en idé att ringa 405 954 1890 och fråga om de vet något om ditt ärende. Sedan beställer man tid på det lokala FAA kontor som ligger närmast, när man fått en tid åker man dit med sitt svenska cert, gällande medical, foto ID (pass) och brevet från FAA Oklahoma.



Södra Seattle, Puget Sound är vattnet framför. Flygfältet i förgrunden är Tacoma narrows.



På hemvägen från Seattle såg vi en brand på långt håll, men brandkåren var redan på plats.



LINKÖPINGS FLYGKLUBB INBJUDER TILL KLUBBMÄSTERSKAP/ DEBUTANTTÄVLING SAMT SAFARI-TÄVLINGEN 2005

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 tidigare års lyckade erfarenhet med GPS-loggning, kommer vi inte att använda oss av manuell tidtagning den här gången heller. 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.

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 **21:e maj** med söndagen den 22: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 13: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**.

Inbjudan till LUDVIKASVÄNGEN

Plats: ESSG Ludvika flygplats

Tid: Lördagen 28 maj, reservdag 29 maj.

Briefing: kl 08:00

En flygtävling i precisionsflygning med GPS tidtagning. Tävlingen är tänkt att bli årligen återkommande , sista lördag söndag i maj.

Tävlingen är tänkt att kunna köras på en dag. Därför kan endast två anmäla sig på samma maskin.

Tävlingen körs i antingen en eller tvåpilotssystem.

Tävlingsregler: FAI/GAC 2005 Loggning av flygning med GPS

Lokala tillämpningar kommer att ske, tex ;

Få eller inga dukmål, men upp till 12 foton.

Foton på ett A4 med samtliga brytpunkter, (behöver ej redovisas av piloten).

Datapreparerad färdplan, endast kartpreparation krävs.

Banan kommer att anpassas så att tävlingen kan ingå i riksnavigeringstävlingen.

Tävlingen kommer att vara Dalarna- och Örebro län DM i precisionsflygning, navigeringsberäkningar kommer att ske efter tävlingen för dem som ska delta i DM.

Kartmateriel: kartan i skala 1:250 000

“Track Logger”: Tävlingen kräver att den tävlande har tillgång till Garmin GPS eller annan “track logger” som kan lämna en GAC fil. Om annan logger används ska den tävlande tillhandahålla mjukvara för nertankning till PC samt nödvändiga anslutnings kablar.

Lag: Tvåmannalag ska vara anmälda före tävlingen.

Anmälan: Skall vara Fräs Erik Andersson tillhanda senast 2005-05-14

E-post fras.erik.andersson@ludvika.mail.com Anmälningsblankett finns att laddas ner på Ludvika FKs hemsida.

<http://www.ludvikaflyg.se>

Eller på telefon 0240 17369 eller 070 269 82 24

Förfrågan om tävlingen kan ske dels hos Fräs Erik Andersson tel 0240 17369 eller 070 269 82 24

Anders Hedborg tel 0240 662343 eller 070 773 27 52

Även i år blev det en dag på Sättrasjön is! Det såg länge mörkt ut eftersom det inte var tillräckligt kallt i vinter för att det skulle bli tillräckligt tjock is. Till slut kom det en köldknäpp och ett gäng med Mats Modorato i spetsen åkte ut till sättrasjön torsdagen den 3 mars och märkte ut banan.

Den stora "flygdagen" blev det sedan på lördagen. I år var det ovanligt mycket "vanligt folk" som grillade korv och åkte pulka på Sättravallen, och även om de inte direkt flockades runt flygplanen tror jag att det sprider budskapet om att flyg ger en glädjande fritid.

Det var lite färre gästande flygplan än förra året, men det kom flera experimentflygare från Malmen, och de flesta av LFKs flygplan var där. En långväga gäst från Hällefors flygklubb kom också dit samt några till.

Text & foto: Anders W.



Flygdag på Sättrasjön

Viktor Lindman och Mats Modorato grillar korv...



...och så även Magnus Brege (SE-XMR) och Håkan Carlberg (SE-XCP)





Långväga gäster från
Hällefors flygklubb



Per Persson m.fl. av
delägarna kom i den Jodel
som förut ägdes av Erik Bratt

