

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2006



Taget under en lågflygövning i FFKs regi

Innehåll:

3	Ordförandens spalt	7	Flight for hearing
3	Klubbverksamheten 2006	8	Safari/KM 2006
4	Flygchefen har ordet	9	Ballongflygaren Larry Walters
4	Sekreterarens spalt	10-11	Kill Devil Hill
5	Magnus Lundell, ny lärare i LFK	12	Uppdateringar av GPS-registren för positioner
5	Ny vikttabell		
6	Årsmötet 2006		

...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. 2): 29/4

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

(This page is intentionally left blank)

Ordförandens spalt



LFK har haft sitt årsmöte 2006. Ulf Edlund svingade klubban med sedvanlig rutin.

I verksamhetsberättelsen som presenteras separat finns sammanfattningen för år 2005. Speciellt vill jag här nämna att uthyrningen tyvärr gått ned till ca 2850 timmar men att flygutbildningen rullar hyfsat bra och naturligtvis glädjande med den 1000 piloten utbildad hos LFK. Klubbens

ekonomi är tillfredsställande med god likviditet och acceptabel soliditet. Fler intressanta områden finns så en läsning av verksamhetsberättelsen och resultat o balansräkningen rekommenderas.

Mötet visade sig vara både normalt och kanske lite onormalt eftersom LFK ordförande Tomas framförde att han p g a rådande arbetsbelastning inte kunde ställa upp till omval. Två listor med förslag till styrelsekandidater presenterades vid mötet och Ulf kunde efter omröstningsprocedur med deltagarna på årsmötet sammansmälta dessa och presentera den nya styrelsen. Självt skriver jag som nyvald ordförande denna spalt med ödmjukhet inför uppgiften och tacksamhet till alla medarbetare men också entusiasm inför framtiden.

Beträffande LFK strategiska områden för 2006 och framåt är det hög tid, för att inte säga nödvändigt, att ordentligt se över och blicka framåt vilka möjligheter och "CB" som finns för LFK. Det var därför vi startade LFK 2004 visionsjobbet som gällde flpflotta inklusive delägande och UL, hangartillgång, klubbverksamhet/lokaler, utbildning, IT och några områden till. Verksamheten gav naturligtvis inte allt men en hel del togs fram av de eldsjälar som medverkade vilket är till nytta i dagsläget. En tanke om vad som nu behövs är:

-Vision. Denna måste naturligtvis diskuteras fram men några nyckelord föreslås :

ROLIGT + NYTTIGT (helst) + EKONOMISKT OK + SÄKERT + TILLVÄXANDE

-Actionplaner för 2006:s positiva verksamheter och kommande "kravbilder".

Bland LFK:s "strategiska" frågor under detta år är nog de största :

flygplananskaffning, kostnadsbearbetning, optimera planering inför tillväxt av GAC, positionering/förhandling med nybildade LCA (flygplatsbolaget) och så ytterligare jobba med klubbaktiviteter, ungdomsengagemang och UL.

Till detta kommer flygutbildningen där LFK kan vara stolta över 1000 piloter men ingalunda slä sig till ro utan vidareutveckla utbildningarna och även tillföra R-nav, EGOA, teknikkurser mm.

Övergripande kan man se ett antal viktiga allmänflyg och LFK trender varav några är:

- Flygandet i klubben minskar. Vi ska vända detta och nå en ökning
- Komplexiteten ökar med JAR- regelverk, EASA direktiv, LS/LFV tolkningar, bränslepris och skatt mm. Vi ska se hur vi kan bearbeta detta genom att arbeta tillsammans med övriga klubbar och intressenter t ex inom KSAK samt se på egna rationaliseringar mm.
- Våra flygplan åldras och ny "revolutionerande" teknik kommer precis som den gjorde för militärflyget på 70/80 talet och civ flyget på 90 talet. Vi ska rimligt tillgodose, även inom allmänflyget, våra vardagskrav på information med "färgdisplayer och inbyggda

stödfunktioner" etc dvs en förenkling genom teknikstöd som mobiltelefon- och bilindustrin sedan en tid tillämpar. Detta kan ge enklare, säkrare och "tekniskt roligare" flygning. Men kostnaden då? Ja en sak är säker och det är att ju längre tiden går desto dyrare blir de konventionella instrumenten/utrustningarna, medan de elektroniska/digitala sjunker i pris. De lärde vi oss i 39-programmet och alla andra liknande program i flygindustrin. Så kommer det också att bli för allmänflyget men det är ännu lite oklart hur snabbt processen kommer att gå eftersom kostnadsbilden måste vara acceptabel.

Vi kommer nu i styrelsen gå igenom hur vi kan konkretisera åtgärder och verksamheter för att ge LFK en bra bas för utmaningarna ovan och även arbeta i mer tydliga verksamhetsområden som klubb, flygplan, utbildning och service/UH/stationstjänst. Vi ser också fram mot att öppna en styrelse-infodel på hemsidan för att snabba upp och förankra berednings och besluts-loopen i klubben.

Alla LFK medlemmar hälsas välkomna att medverka till en klubb i förändring som byggs på nya idéer men med beprövad erfarenhet!

Slutligen vill jag hälsa de nya styrelsemedlemmarna Erik Persson, Jan Pettersson, Fredric Malmgren, Lars Theodorsson välkomna till en spännande tid samt framföra ett stort tack till Tomas Karlsson samt Swante Welander, Peter Purin och Lennart Magnusson för allt värdefullt arbete som tillförts LFK under styrelsetiden.

Göran Berséus

Klubbverksamheten 2006



Nytt år och nya tag!

När detta skrivs har inte årsmötet varit, men givetvis var blir det en stor skara som samlas! Planerna är att det ska bjudas på smörgåstårter och tänkt är att de ska bli goda.

Vidare kommer året att bjuda på sedvanlig grillskiva i form av vårfest som vi hoppas drar man ur huse! Förra året kom över 30

pers, maten blev strålande (tack Gert) och vädret sisådär. I år kommer det att komma 40 pers och vädret blir bra! Håll utkik efter inbjudan!

Övrigt som klubbvärdet har i tankarna är givetvis utflykter! Man kan dela upp klubbutflykterna i ett par kategorier, nämligen:

- kvällsturer.** Man samlas vid 16,00-tiden efter jobbet, drar iväg någon timme, äter något gott och upplever kanske något spännande (vem kan glömma turen i Duetten i Karlsborg?) och flyger sedan hem igen i mer eller mindre panik för att landa före 22,00. Bra kan vara att man väljer en veckodag som utgångspunkt, t ex varannan onsdag
- dagsturer.** Precis som det låter-dagstur till lämpligt mål
- flerdagsutflykter.** Man flyger till t ex Bergen i Norge för att fira 17:e maj. Mycket spännande kan då hända, man kan ofrivilligt få se Stavanger och bilvägen hem. Med sig får man ändå många glada minnen och erfarenheter. Det finns även många exempel på utflykter som följt planerna, t ex Strömstad och Kosteröarna.

Håll utkik efter ett planeringsmöte och KOM!

Kristina Forsberg

Flygchefen har ordet



När detta skrives är det sommartid, men fortfarande vinter. Många dagar under denna sällsamma vinter har vi inte kunnat flyga alls, men desto mer under de flygbara dagarna, så flygtidsmässigt ligger vi faktiskt över budget

för januari – februari. Tack Flygplatsen för god och snabb snöröjning.

Styrelsen har beslutat att från 1 maj debitera flygkostnad efter tachometer-tid, dvs piloten läser av mätarställning på varvräknaren före och efter flygning, och för sedan in siffrorna i dagbeskedet. Motiven är flera, främst förenklad administration och kontroll, samt mer "rättvis" debitering med hänsyn till uttagen marscheffekt. Det bör också förenkla framtida övergång till "datoriserade" dagbesked och därmed snabbare bokföring och bättre information om pilotkontona. I resedagboken och piloternas flygdagböcker ska fortfarande noteras "airborne time" respektive blocktid. Närmare detaljer om övergången 1 maj kommer på hemsidan och genom anslag på klubben.

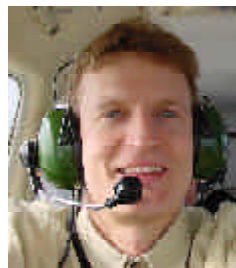
Det är många bollar i luften just nu när det gäller flygplanköp m.m. Att frågan drar ut på tiden beror inte på passivitet i styrelsen, utan på att det är svårt att hitta "rätt" flygplan för oss på marknaden. Det har inte funnits några självklara kandidater. Målet bör vara att många medlemmar ska finna det förmånligt att flyga så mycket som möjligt till låg kostnad med bra kvalitet och säkerhet. Vi måste också ta hänsyn till tänkbara framtida "hot" mot flygverksamheten, där bränslepriset f.n. känns mest osäkert med trolig beskattning från 2007, hur mycket vet vi ännu inte.

Genom Medlemsforum på LFK hemsida ges en bra möjlighet för styrelse och medlemmar att utbyta information och åsikter. Detta kan och bör dock inte helt ersätta personlig kommunikation, vidare är det många medlemmar som inte kan eller vill diskutera "elektroniskt". Styrelsens egen diskussion mellan mötena bör inte ske på forumet, utan på en e-postlista så att alla får inläggen samtidigt, och alla beslut bör självklart fattas i sammanträdesrummet. De inlägg som görs av enskilda styrelseledamöter på forumet kan knappast förväntas ge en korrekt bild av hela styrelsens tankar och planer, och vissa sakuppgifter har dessvärre visat sig överdrivna eller

ofullständiga vilket kan ge en skev bild av verkligheten. Enligt min mening har styrelsen och personalen hittills haft god koll på verksamhet och ekonomi i den föränderliga omvärld vi verkar i. Det är min förhoppning att så ska bli fallet även efter de förändringar i styrelsen som skedde vid årsmötet nyligen.

Sture Bjelkåker

Sekreterarens spalt



Efter årsmötet 2006 så har LFK en ny sekreterare. Det här blir därför min sista rapport från styrelsearbetet.

Här kommer ett referat från de senaste styrelsemötena.

Vi jobbar med bokslutet för 2005 (*blev färdigt till årsmötet - red. anm.*). En del inventeringar behöver fortfarande göras. Under 2006 kommer vi att införa ett system med resultatenheter för att lättare kunna se vad som kostar i klubben. De nya resultatenheterna kommer att bli verkstad, flygplan, lokaler och administration, skola, uthyrning och medlemsverksamhet samt ÖFK. Vi gör vad vi kan för att sänka våra kostnader.

Arbete med budgeten för 2006 pågår också. De som är kontoansvariga i styrelsen hjälper kassören med att budgetera sina respektive konton.

Vi kollar kontinuerligt pilotkonton med stora skulder. Det finns några enstaka fall med piloter med stora skulder men de flesta sköter sig mycket bra. Nu för tiden har vi ju som tidigare rapporterats kontakt med ett inkassoföretag som i värsta fall kan ta hand om någon stor syndare.

På varje möte rapporteras om nya och uppsagda deponerade kapital.

Luftfartsstyrelsen har varit på inspektion hos Östgötaflyg. Det gick bra. ÖF gör en del älginventering just nu samt en del fotoflyg.

Medlemssituationen just nu är ungefär 246 ordinarie, 48 gästande, 35 stödjande och 6 hedersmedlemmar.

På varje möte kollar vi fakturor över 10000:-. Det kan t.ex. röra sig om löner, el, eldningsolja, 100LL, motorer, försäkringar m.m.

Diverse ärenden angående vår anställda personal diskuteras också. Sture är ju som bekant vår personalchef.

Flygplansfrågan är ett hett ämne just nu. Vi har haft långa diskussioner om hur vi ska gå vidare med ett eventuellt nytt flygplan. Det har konstaterats att vi har många olika åsikter inom klubben. Vi har ännu inte kunnat ta ett beslut om ett inköp. Ett utskott ur styrelsen arbetar vidare med frågan. Utskottet består av Tomas, Sture, Göran och Johan. De alternativ som ska undersökas är: Ny eller begagnad Cirrus SR20, begagnad Mooney M20J eller en ny DA40 diesel. För varje alternativ ska ett upplägg tas fram. Alternativen värderas enskilt. En enkät låg ute på hemsidan till den 28 feb angående nytt flygplan.

Flygstatistiken rapporteras månad för månad. Vi flög 2822 tim. år 2005, 2913 tim. år 2004. Skolningen gick bättre 2005 men uthyrningen sämre. Vädret har också varit mycket dåligt under dec-jan-feb.

Flygläraren Jonna är dock fullbokad till mars. Vi har en brist på PPL-lärare varför Magnus Lodman kommer hit och stöttar.

Flygplanen kommer att få en uppfärschad fjällmarkering.

Vi anser att klubben behöver en ny flygsimulator för att ersätta den gamla link trainern som inte längre får användas. Simulatoren behövs för IR-skolning. Olika alternativ utomlands och i Sverige utreds.

Det händer många intressanta saker angående bränslet just nu. Anders S har fullt upp med att prata med olika bensinbolag och med flygplatsen. Det är dags att uppdatera avtalen med dessa parter. Anders har också sett till att fallskärmarna och en livbåt är nyservade.

Nytt är förstås att man kan boka sin jour via Internet. Ytterligare funktionalitet i detta väl fungerande system har önskats.

IR-kursen går bra med bra närvaro. Endast 5 elever går PPL, dock är skoluttaget högt. Ny kursstart den 16 mars.

4 Nattugglor (mörkerlandningstävling) har genomförts den här säsongen.

Göran B är ju vår representant i KSAK och är föreslagen som ordinarie ledamot.

Ett headset, FlightCom Classic 40LX, har köpts in och utvärderas just nu av våra piloter. Om det funkar bra så kanske vi skaffar flera.

Peter Purin

Magnus Lundell, ny lärare i LFK

Presentation

Jag har nu varit aktiv som lärare i LFK sedan ett halvår och jag tycker att det är på tiden att jag skriver några rader om mig själv och vad jag sysslar med i LFK.

Min flygarkarriär började 1989 i Norrköping där jag började segelflyga. Ett år senare tog jag PPL i NAFK. Därefter bar det iväg till Helsingborg för arbete som brandman och ambulanssjukvårdare. Vid sidan om så flög jag i Ljungbyheds flygklubb och i Landskrona flygklubb. Jag tog bl.a. I-bevis i Ljungbyheds flygklubb 1992.

1999 så kom jag in som en av 6 flygläroaspiranter på TFHS. I samband med anställningen så fick jag flygläroarutbildningen. Jag blev godkänd och erbjöds en tillsvidareanställning som lärare på SK 61 Bulldog. Genom åren så erhöj jag vidareutbildning som instruktör för att till slut utbilda till CPL och MEIR behörighet på PA31. Jag kan se tillbaka på 5 mycket lärorika och roliga år. Den sista tiden så fick jag förmånen att vara kurschef för en egen kurs på 12 studenter(kurs 03:2).

Så kom den dagen då jag stod med ett erbjudande om att bli målflygpilot på SAAB Nyge Aero AB i Nyköping.(Numera SAAB Aerotech AB) Jag tackade ja och det blev flytt till Åby utanför Norrköping. Min fru, Camilla jobbade just då som flygledare i Kristianstad och hade möjlighet att flytta till Kungsängen TWR i Norrköping. Så det löste sig väldigt bra.

I LFK

Då jag trivdes mycket bra med att vara flyglärare så tittade jag efter möjligheter att fortsätta skola. I och med att LFK har ett FTO med I-utbildning och ava.utbildning så passade det mig perfekt. Jag finns tillgänglig för i första hand två saker. Den ena är: PC både VFR och IFR och den andra är ava.skol på Bellanca och min egen Bulldog.

Jag tar även I-skolpass i mån av tid.

Avancerad flygning

Det finns några saker att tänka extra på i och med att vi flyger avancerad flygning med LCU. Flygplanet har i grunden en

MTOW på 819 kg. Nu har vi bytt landställ och har fått upp MTOW med 63 kg. Men OBS! Ava vikten är oförändrad dvs. 819 kg.

Detta får till följd att vi inte kan ha speciellt mycket bränsle ombord vid ava.skol. Tänk på att försöka att inte lämna tillbaka den i hangaren med mer än halva tankar. Förståelse finns givetvis för att det kan bli så ibland ändå, t.ex. kortare flygning än det var tänkt mm.

Nästa mycket viktiga sak är lösa föremål. Bellanca är känd för sin känslighet för FOD. (foreign object damage) dvs. lösa föremål som åker omkring i flygplanet och riskerar att fastna och orsaka roderblockering. Lösa saker som åker runt hamnar till slut längst bak i stjärten och där kan de göra mycket stor skada! Jag har själv upplevt höjdroderblockering på en Bellanca. Mycket olustigt kan jag meddela!

Tänk på att rensa cockpit efter er. Ibland hittar man pennor, checklistan på golvet mm. Det bästa är att undvika att ha med sig lösa prylar in i flygplanet och se till att ha fickorna stängda.

Bulldog

Jag är sedan ett par månader lycklig ägare till en Bulldog, SE-LLM. Den används för ava.skol också och syftet med det är att ge dem som väger mer än 80 kg en möjlighet att ta sin ava.utbildning ändå. Jag kan bara hyra ut den i begränsad omfattning pga. att det är ganska lite tid kvar till en förstärkning av vingbalken. En mycket kostsam åtgärd tyvärr. Mera information om Bulldogen på www.sk61bulldog.se

Slutligen

Jag vill passa på att framföra att jag trivs mycket bra i min roll som flyglärare i LFK. Klubben har en bra atmosfär och det flygs mycket. Vi har många flygplan att välja mellan och förhoppningsvis så moderniseras flottan snart.

Tack för ordet och flyg mycket och ofta!!!

Magnus Lundell

Ny vikttabell

...det har tillkommit en kolumn för LCU "normal", med 65 kg ökad startvikt

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Viktuppgifter ur flygplanens lastningsinstruktioner, jan 2006 /bj

		LCU															LCU	
	tankn	Cadet	KEN	Cadet	KIL	Cadet	KMH	Archer	IUD	Archer	KIT	C152	IFX	PA18	KEG	BL8	normal	ava
			kg		kg		kg		kg		kg		kg		kg		kg	kg
max-vikt			1055		1055		1055		1155		1155		760		795		882	817
tom-vikt			681		664		667		734		729		556		525		623	623
tillsatsvikt			374		391		388		421		426		204		270		259	194
		liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	kg
bränsle	1/4	46	32	46	32	46	32	46	32	46	32	36	25	34	24	38	27	27
	1/2	91	65	91	65	91	65	91	65	91	65	71	50	68	48	75	53	53
	STD	128	91	128	91	128	91	128	91	128	91	NA		NA		NA		
	full	182	129	182	129	182	129	182	129	182	129	142	101	136	97	150	107	107
pax+bag	1/4		342		359		356		389		394		179		246		232	167
	1/2		309		326		323		356		361		154		222		206	141
	STD		283		300		297		330		335							
	full		245		262		259		292		297		103		173		153	88
säten			4		4		4		4		4		2		2		2	2

Årsmötet 2006

Här kommer ett sammandrag från LFKs årsmöte den 22 mars. Sammandraget är ett nerklippt protokoll (som dock ej är justerat) från mötet.

Ett 40-tal LFK medlemmar var närvarande i Flygets Hus.

Mötet öppnades av flygklubbens styrelseordförande Tomas Karlsson. Ulf Edlund valdes till mötets ordförande. Peter Purin valdes till mötets sekreterare. Håkan Börjesson och Torbjörn Kronander valdes till justeringsmän.

Verksamhetsberättelsen lästes upp av Peter Purin. Det noterades att, utöver de redovisade tävlingsaktiviteterna, Peter Sallnäs har medverkat i konstflygs-SM under året.

Stefan Sandberg redogjorde för klubbens räkenskaper. Det noterades: att klubben har en fordran på Östgötaflyg p.g.a. affären med Super Decathlon, att klubben sätter av pengar till en motoröversynsfond, att det deponerade kapitalet visar en nedåtgående trend och att omsättningen är ca. 4.1 miljoner, att årets rörelseresultat blev ca 100 tkr som överförts till flygplan- och byggnadsfonden. Det konstaterades av mötet att det kunde vara önskvärt att ha bokslutet klart en vecka innan årsmötet.

Lennart Angvik läste upp ett PM till årets revisionsberättelse. Johan Linder läste upp revisionsberättelsen.

Det noterades att klubben använder bokföringssystemet SPCS 2000. Carina gör det dagliga arbetet och kontoansvariga attesterar. Det konstaterades att bokföringen sköts med ordning och reda av Carina. Bokslutet, som sköts av kassören, har dock i år varit senfärdigt.

Det noterades att ett nytt system med resultatenheter infördes i bokföringssystemet i mars i år varför årets bokföring släpar efter. Detta borde fungera bra vid nästa års bokslut.

Pilotsaldon kommer att införas på klubbens Internetsida när bokföringen har kommit igång.

Klubbstyrelsen beviljades ansvarsfrihet av stämman.

En paus med välsmakande hemlagad smörgåstårta togs vid den här tidpunkten.

Ett förslag till årstämman hade inkommit från Torbjörn Kronander. Torbjörn tycker att föreslagna medlemmar till styrelsen ska presentera sina åsikter i ett antal frågor inför stämman innan val. Styrelsen ansåg att det inte är lämpligt att föra in ett sådant förslag i stadgarna, inte heller att ledamöterna ska redovisa sina åsikter i ett antal specifika frågor. Däremot kan det vara lämpligt med en allmän presentation av de föreslagna medlemmarna på stämman innan val. Stämman uppdrog åt styrelsen att inför nästa års stämma utarbeta ett förslag till instruktion för valberedningen i vilken en presentation skall finnas för de som föreslås av valberedningen.

Stämman tog ett beslut på att kallelsen till nästa år skall innehålla bokslut, verksamhetsberättelse samt valberedningens förslag och presentation av föreslagna ledamöter enligt nedan.

Valberedningen presenterade sitt förslag till klubbstyrelse. Ytterligare förslag inkom från Torbjörn Kronander.

Inför omröstningen drog Tomas Karlsson tillbaka sin kandidatur, varefter klubbstyrelsen valdes enligt följande:

Ordförande:

Göran Berséus (nyval till 2007)

Ordinarie ledamöter:

Olle Backarp (vald till 2007)

Anders Sjöquist (vald till 2007)

Johan Mårtensson (vald till 2007)

Nyvalda/omvalda ordinarie ledamöter:

Sture Bjelkåker (omval till 2008)

Stefan Sandberg (omval till 2008)

Erik Persson (nyval till 2008)

Jan Pettersson (nyval till 2008)

Fredrik Malmgren (nyval till 2007, fyllnadsval för Göran)

Suppleanter:

Lars Theodorsson (nyval till 2007)

Anders Rubensson (omval till 2007)

Kristina Forsberg (omval till 2007)

Revisorer:

Lennart Angvik (omval till 2007)

Johan Linder (omval till 2007)

Revisorsuppleanter:

Gert Eriksson (omval till 2007)

Thomas Lampe (omval till 2007)

Valberedning:

Håkan Börjesson, sammankallande

Lars Andersson

Torbjörn Kronander

Johan Mårtensson redogjorde för flygplansfrågan. Det konstaterades att den nya styrelsen får ta ställning till den gamla styrelsens arbetshypotes.

Det meddelades att tachometertid införs från 1 maj. Fördelar: Kontrollbehovet av den administrativa personalen minskar. Mer korrekt flygtid. Enklare att senare datorisera. Nackdelar: Kan medföra slarv med checklistor för att minska tiden innan start.

Vid konstituerande styrelsemöte den 29 mars valdes Johan Mårtensson till vice ordförande, Kristina Forsberg till sekreterare, Stefan Sandberg till kassör och Jan Pettersson till biträdande kassör.

Samma dag avgick Anders Sjöquist ur styrelsen. Därmed blev Kristina Forsberg ordinarie ledamot fram till nästa årsmöte.

Flight for hearing

Press-release

Januari, 2006

Flyger jorden runt för att visa att hörselskadade också kan

Att det går att vara pilot även med ett funktionshinder såsom en hörselskada kommer att bevisas under 2006 då expeditionen World Flight for Hearing genomförs. Men vägen till certifikat har varit lång och oviss för Johan Hammarström, som är huvudpersonen i projektet, då han med sin medfödda hörselskada inte först tilläts erhålla flygcertifikat. Men efter flera års kamp med myndigheterna flyger han idag med ett PPL+ME+IR och ofta i den Piper Meridian som ägs av företaget han jobbar på. I mars startar jorden-runt-flygningen i en Piper Lance där Johan Hammarström och hans team sitter vid spakarna.

Det finns mer än 600 miljoner hörselskadade människor i världen varav en stor andel är i yrkesverksam ålder. Många människor som är hörselskadade gömmer ofta sitt handikapp i rädsla för att bli betraktade som onormala och inkapabla. World Flight for Hearing är en kampanj för att avdramatisera hörselskadan och visa att den existerar i alla åldrar och bland alla typer av människor. Med World Flight for Hearing vill man visa att hörselskadade också kan. De övriga expeditonsdeltagarna, Henrik Ejderholm och Martin Håkansson, är inte själva hörselskadade men är aktiva i det som nu vuxit till att bli ett stort internationellt projekt. Flygoperativt så krävs det inte fler personer än Johan i cockpit då han inte har några begränsningar i sitt flygcertifikat såsom krav på extra radiooperatör, men då jorden-runt-projektet är omfattande hade det varit omöjligt att genomföra allting med en person.

Med i projektet finns också 18 organisationer i världen som jobbar för hörselskadade människor samt ett flertal sponsorer där GN ReSound som är en världsledande tillverkare av hörapparater är huvudsponsor. HRF (Hörselskadades Riksförbund), med mer än 35 000 medlemmar i Sverige, är också med och stödjer projektet.

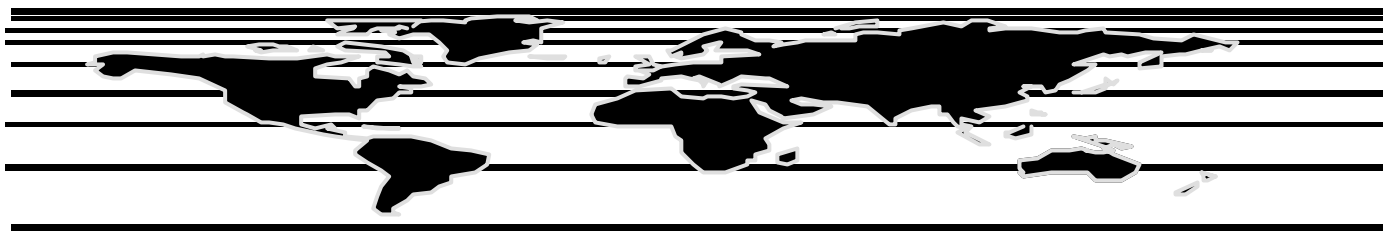
Expeditionsstarten äger rum i mars från Barkarby flygplats i Stockholm och teamet är tillbaka i Sverige igen till slutet av

augusti. Färdvägen går österut genom Europa, Afrika, Asien, Australien, Nord- och Mellanamerika. Teamet räknar med cirka 250 timmars total flygtid och med mer än 50 stopp på vägen. Flertalet uppehåll kommer ägnas åt att träffa journalister samt att utföra besök på exempelvis skolor för hörselskadade där Johan Hammarström håller sitt framförande om att lyckas i livet trots sin hörselskada.

Räckvidden blir en av de mest kritiska faktorerna då teamet ska färdas sträckor på upp emot 1800 nautiska mil utan att tanka. Flygplanstypen Piper Lance har valts ut efter att ha undersökt och utvärderat flertalet alternativ. Om ni önskar göra reportage och träffa teamet finns det möjlighet till möte under expeditionen på lämplig flygplats under rutten. Kontakta teamet på info@worldflightforhearing.com för mer information om detta. Information om projektet hittar ni också på Besök också på www.worldflightforhearing.com.



Safari-, Klubbmästerskaps-, samt Debutant-tävling 20:e maj 2006



Linköpings Flygklubb inbjuder till Safari-tävling samt Klubbmästerskap och Debutanttävling 2006

LFK och tävlingskommittén inbjuder Er till årets upplaga av KM/SAFARI-tävlingen. Den genomförs som en precisionstävling efter de svenska reglerna med enbart GPS-loggning som tidtagning, vilket innebär att du skall ha med dig en egen GPS eller logger om Du har för avsikt att komma med på resultatlistan. Om du har en ovanlig typ av GPS, är det önskvärt att du också har med ett datakablage för tömningen. Du som inte har tillgång till GPS är naturligtvis välkommen att flyga banan för att träna. För LFK-medlemmar finns några GPS:er att låna. Mer information om GPS hittar du på Håkan Carlssons hemsida: <http://www.flying.to/h4>

Även denna gång har vi slagit ihop SAFARI med vårt eget KM- och Debutanttävling, vilket innebär att vi får ett antal segrare, såvida inte en LFK-debutant går och vinner hela rubbet. Det är bra om du anmäler dig ganska omgående, det kan ju lätt bli fullt för en endagstävling.

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.

Du har också möjlighet att ha med en navigatör och Ni tävlar då i Rallyklassen.

DATUM: Lördagen den **20:e maj** med söndagen den 21:a som reservdag.

TIDER: Navigeringsberäkningarna påbörjas 08.00, med LFK:are först.
Landningarna beräknas börja 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 12:e maj. Glöm inte att ange flygplanstyp samt TAS! 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: 013-21 28 46 el. 070-940 23 25

E-post: gunnar@franzen.nu

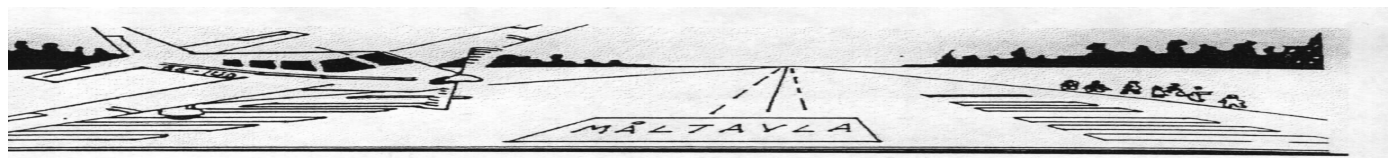
Lars Östling:

Tel: 070-798 41 52 el. 013-18 35 13 (arb.)

E-post: Lostling@telia.com

AVGIFT: Ingen för LFK:are, dessutom **gratis** flygtid för LFK debutanter.
200:- för övriga. Betalas till LFK:s postgiro 160143-4 eller kontant den 20:e.

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



Ballongflygaren Larry Walters

Allt sedan bröderna Wright år 1903 för första gången flög i östra USA har historien kantats av människor, vilka ibland utträttat storverk ibland bara gjort bort sig men ändå blivit smått berömda. En aviatör tillhörande den senare klassen var ballongfantasten Larry Walters från Los Angeles.

Redan i tonåren hade Larry en idé och den var att friflyga endast med hjälp av ett knippe relativt små ballonger. I takt med att åren gick blev han mer och mer övertygad om och besatt av tanken att det skulle kunna gå att flyga i en vanlig stol bara man hade tillräckligt med ballonger. Höjden var ju inte tänkt att gå upp till mer än kanske 50 meter över trädgården där han bodde. Sagt och gjort. Den 2 juli 1982 var Larry 46 år gammal och till slut inträffade så det oundvikliga, han måste få försöka att flyga och förverkliga sin gamla idé, nu eller aldrig.

Genialt luftfartyg.

På ett överskottslager inköpte han ett antal väderballonger vardera något större i omfång än de bollar som användes vid basketspel, samt dessutom en stor tub innehållande heliumgas, nu skulle det äntligen flygas trädgårdsstol! Han knöt ihop ett rep från vart och ett av stolens fyra ben och ändarna sammanstrålade ovanför stolens tyngpunkt. I knippen om 10-12 stycken grupperade han sedan ballongerna ovanför balanspunkten och förankrade så ekipaget med ett par snören i husets veranda. Därefter satte sig Larry i stolen för att få en uppfattning om huruvida det hela hade någon lyftkraft. Som ytterligare utrustning hade han tagit med sig en liten handradio, s k walkie-talkie, ett sexpack starköl samt ett luftgevär, med vilket han tänkte punktera ballong för ballong när det väl blev dags att landa, ett enkelt och genialt genomarbetat system menade han.

Stark flygtrafik.

Nu märkte han strax sitt första misstag! Inför de förvånade åskådarna lossnade nu snörena från verandaräcket och där satt han utan några som helst säkerhetsbälten, i en trädgårdsstol som alltför raskt steg mot den blå Kaliforniahimlen. Stolen passerade snabbt den först tilltänka flyghöjden och Larry hann ropa till en av grannarna – varna myndigheterna! Riktigt vad han menade framgick inte av nödropet. Lyftkraften överträffade med stor marginal vad han

först beräknat och apparaten slutade inte stiga förrän på nära fem tusen meters höjd. Han hade dessutom blåst in över de centrala delarna av Los Angeles där flygtrafiken var nästan lika tät som på motorvägarna inunder.

De första som såg honom var piloterna på en Boeing 727. Storögda passerade de stolen på farligt nära håll och ropade genast upp trafikledningen. Kaptenen försökte att med en så nykter röst som möjligt förklara att han just passerat en man sittande i en stol, beväpnad med skjutvapen och precis på sin egen tilldelade flyghöjd. Han uppmanades att flera gånger repetera sitt meddelande, därefter blev det dödstyst på radiofrekvensen!

Nu kom flera plan in och rapporterade händelsen och menade att farkosten inte verkade att ha full kontroll på sin framfart. På sina fem tusen meter började Larry få problem med såväl kylan (-17 grader) liksom bristen på syre. Just som han tänkte börja skjuta sönder några ballonger för att minska sin höjd tappade han geväret. Till råga på allt började ballongknippet också att styra ut mot Stilla Havet. En polishelikopter hade sänts upp, men i det rådande läget hade varken sirénerna eller det påslagna blåljuset någon som helst verkan. Solen började att gå ner och temperaturen sjönk ytterligare några grader, Larry frös och kände sig groggy!

Kraschlandning.

Tursamt nog började stolen så småningom att sänka sig innan man hunnit ut över havet, men under landningen i den sena timmen kolliderade ekipaget med några elektriska ledningar och flera kvarter i Los Angeles förstäder mörklades. På TV-uppbådets fråga senare varför han iscensatt denna så vågade resa svarade Larry:- Ja, man måste ju hitta på något, kan ju inte bara sitta och glo här i livet!

Aviatören Larry Walters dömdes för att han hade flugit utan tillstånd i kontrollerat flygområde, för att han inte hade haft radio ombord och en återrapporterade radarutrustning samt för allmänfarlig vårdslöshet och viss åverkan på det elektriska nätet, dessutom för medförande av skjutvapen ombord i luftfartyg. Påföljden blev dagsböter. Men vad som alla i efterhand frågade sig var – drack han upp ölen?

Ulf Wiberg.

Kill Devil Hill

Under åren 1900 - 1903 gjorde bröderna Wright sina experiment som ledde fram till den första flygningen med ett styrbart motordrivet flygplan vid Kill Devil Hill nära Kitty Hawk på North Carolinas outer banks. Där finns idag några minnesmonument samt ett litet museum.



Monumentet uppe på Kill Devil Hill invigdes 1932. Orville var närvarande.

Bröderna Wright hade som bekant sin cykelverkstad i Dayton i Ohio. Bröderna hade varit flygintresserade redan från barnsben men år 1896 väcktes deras intresse på allvar av nyheten om Lilienthals bortgång. Bröderna läste all information de kunde komma över under de år som följde, och kom bl.a. på idén att ett flygplan skulle kunna styras i roll genom att vrida vingarna. Efter uppmuntrade experiment med en drake hemmavid beräknade bröderna att ett glidflygplan skulle behöva stark vind för att kunna lyfta en människa. De behövde

Här uppskattar man att den första flygningen ägde rum

också jämn vind, mest hela dagarna, samt sanddyner för mjuka landningar. Inget av detta fanns nära Dayton.

Efter en förfrågan till U.S. Weather Bureau fick bröderna en lista på medelvindar vid de stationer som vädertjänsten hade. Chicago var blåsigast, men bröderna föredrog en mer avskild plats för sina experiment. Sjätte platsen på listan hade Kitty Hawk, en isolerad by vid North Carolinas kust. Bröderna kontaktade väderstationen vid Kitty Hawk och fick bl.a. till svar:

"If you decide to try your machine here & come I will take pleasure in doing all I can for your convenience & success & pleasure, & I assure you you will find a hospitable people when you come among us."

...och därmed blev det Kitty Hawk! Wilbur reste dit först den 3:e september 1900 och blev väl mottagen efter en nio dagar lång strapatsrik resa. Han började sätta samman det medhavda segelflygplanet i ett tält, och snart var även Orville på plats. Bröderna var inte alls säkra på att få resultat utan tycktes mest se det som en semester. Wilbur skrev till sin far:

"I am intending to start in a few days for a trip to the coast of North Carolina ... for the purpose of making some experiments with a flying machine. It is my belief that flight is possible and while I am taking up the investigation for pleasure rather than profit, I think there is a slight possibility of achieving fame and fortune from it. ... At any rate I shall have an outing of several



weeks and see a part of the world I have never before visited."

Eftersom verksamheten i cykelverkstaden var som störst under våren/sommaren var det på hösten/vintern bröderna kunde vara lediga. Vistelsen i Kitty Hawk var ganska tuff med snål till gång till mat m.m. och resultaten från försöken med segelflygplanet från kullen Kill Devil Hill var inte vad de hoppats. Vingarna gav betydligt mindre lyftkraft än beräknat. I oktober lämnade de Kitty Hawk för att återgå till cykelverksamheten.

Nästa år, 1901, kom de tillbaka till Kitty Hawk med ett större segelflygplan med bredare vingar och annan vingprofil. Det var nästan dubbelt så tungt som det föregående och det största segelflygplan någon dittills hade flugit. De byggde en hangar i trä och bodde i ett tält bredvid den.

Flygplanet gav problem redan från början. Även detta producerade mindre lyftkraft än beräknat och uppvisade även problem med styrningen. Flygplanet ville vrida sig åt fel håll när man försökte styra i roll

(motsvarande det vi i dag kallar skevroderbroms) och ofta kunde den vingspets som hade hög anfallsvinkel för att skapa vridning i roll plötsligt sjunka. Det var en provande vistelse i Kitty Hawk det året.

Efter detta byggde bröderna en vindtunnel i vilken de studerade vingprofiler och vingformer. De upptäckte stora brister i de data som fanns att tillgå från andra källor. Denna forskning resulterade i 1902 års glidflygplan



Replika inne på museet



Motorblocket till motorn som användes vid de första flygningarna. Gick sönder när en vindpust vältte planet.



En mycket fin bronsskulptur placerades vid foten av Kill Devil Hill vid hundraårsjubileet 2003.



som också var försett med ett sidroder. Detta flygplan provades i 1902 års vistelse i Kitty Hawk och det flög betydligt bättre än sina föregångare. De kunde göra långa kontrollerade flygningar. Det var dags för en motor.

Tillbaka i Dayton var bröderna övertygade om att de skulle bli flygplanets uppfinnare. De tillverkade en motor som kunde ge 12 hästkrafter och propellrar med data från vindtunneln som underlag.

Vid 1903 års vistelse i Kitty Hawk var målet framför dem. Efter flygövningar i glidflygplanet och en del problem med bl.a. brustna propelleraxlar gjordes de historiska flygningarna den 17:e december 1903. Orville flög först 120 fot och 12 sekunder. Därefter Wilbur 175 fot och 12 sek. Orville igen 200 fot i 15 sek och åter Wilbur 852 fot under 59 sek. Senare på dagen fångade en vindpust planet när det var parkerat utanför brödernas hangar och planet skadades. Motorn slogs itu och stukturen bröts sönder, och fler flygningar gjordes inte med det planet - men de historiska

flygningarna var nu gjorda!

Kommande år fortsatte bröderna att utveckla flygplanet, men det gjordes på Huffman Prairie utanför Dayton så att bröderna kunde undvika den långa resan till Kill Devil Hills. Orville återvände till Kitty Hawk 1911 för att prova ut ett nytt glidflygplan, samt för ett besök 1932 då ett monument invigdes vid platsen. Wilbur hann aldrig återvända dit, han dog 1912. Orville gick bort 1948 efter att ha sett en enorm utveckling av flyget bl.a. genom två världskrig.

Idag finns det en park runt Kill Devil Hill, där det finns ett monument uppe på kullen, minnesstenar där flygningarna ägde rum samt ett museum. Man har också byggt kopior av brödernas 1903 års byggnader. Området ser inte riktigt ut som när bröderna var där, eftersom sanddynerna har ändrat form av vinden sedan dess. Kill Devil Hill självt uppskattas ha flyttat sig 450 fot åt sydväst. Man har sått gräs i sanden för att stabilisera den. När jag var där, i januari, var det helt vindstilla och varmt som svensk sommar och det var nog heller inte representativt...

Museet är inte så stort men innehåller replikor av 1902 års glidflygplan samt



Kitty Hawk, Outer Banks, North Carolina



det första motorplanet. Det innehåller också andra intressanta föremål som t.ex. det spräckta motorblocket från motorn som gick sönder när planet blåste omkull, en replika av brödernas vindtunnel och en bit av flygplanet som följt med till månen och tillbaka. Man kan också höra guider berätta.

Det finns flera minnesstenar där flygningarna ägde rum - en där de startade samt en på respektive landningsplats. Platserna har dock återskapats från vittnesmål 25 år efter flygningarna och är därför bara ungefärliga, men känslan av historiens vingslag finns där ändå i högsta grad!

Området är ett riktigt sommarställe med stränder och hotell. Det är väldigt mycket folk där på sommaren, och det kan nog vara svårt att besöka området då. Annars är det mycket värt ett besök.

Anders W.

Uppdateringar av GPS-registren för positioner.

Statusen betr. uppdateringen för databaserna omfattande APT, VOR, NDB och INT är per 2006-02-20.

FPL	GPS	Giltighet utgår
IUD	GNS 430	24 nov 2005
KIT	"	29 sept 2005
KEN	KLX 135A	20 mars 2002
KII	"	20 mars 2002
KMH	"	12 juni 2002
IFX	"	18 jan 2006
	Garmin 55 (flyttbar)	15 sept 1994

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 53 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 och på anslagstavla.

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 bokstaverna, 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 sidan 3 i displayen, som innehåller kommentarer (bara i KLX 135A) vilka förtydligar innebörden, se

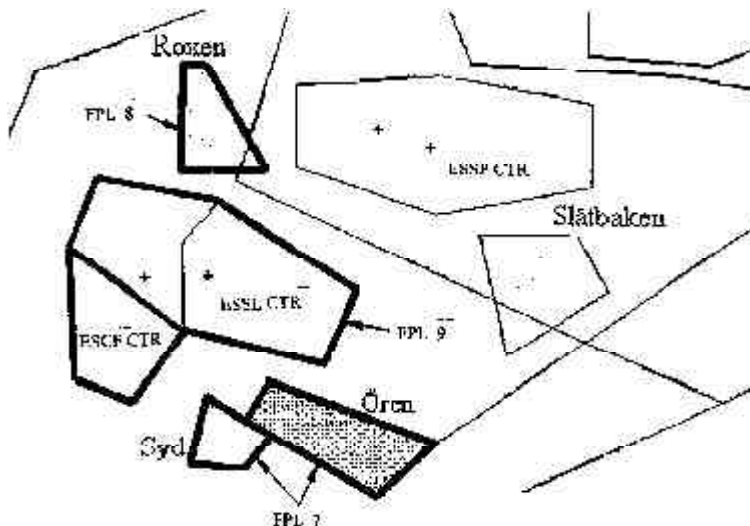
118.00	HOV USR	Beteckning
132.95	HOVETORP	Namn
> Leg	ESSL REP	Rapportpunkt VFR ESSL CTR
SUP 3	589	Pilot nr (signatur)

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

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. Fyra (FPL 7, 8 och 9) är reserverade för begränsningslinjerna för sektor OREN/ SYD, sektor ROXEN och ESSL/ESCF 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 använts 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 sidan 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**