

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2017

www.lfk.se



INNEHÅLL

Sid 2 Ordförandens inledning

Sid 3 Flygvapnet 90 år

Sid 5 Speed Weekend

Sid 8 Säkerhetskväll på klubben

Sid 10 Viggen och LFK

Sid 11 Lite från LFK årsmöte

Sid 12 Återinvigning av SE-SIM

Sid 13 Tack för allt Sture!

Sid 17 Tyskland v 2.0

Sid 23 Köpenhamn 1983

Sid 25 Vi flyger till Frankrike

Sid 37 Bilder från vår Facebookgrupp

Sid 39 Visingsö Fly-In 2017

Sid 42 SM

Sid 44 Eksjö flygdag 2017

Sid 49 Frivilliga Flygkåren

Sid 50 Höstmöte 2017

Sid 52 Hangarsopare De Luxe

Sid 52 Upp i luften med Young Pilots

Sid 53 Lazarus, res dig upp och flyg!

Sid 54 Julgransflygning 2017

Ansvarig utgivare

Nils-Erik Peterson

Redaktör & Layout

Björn Rystedt

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress

Pilotgatan 10
582 78 Linköping

Hemsida

www.lfk.se

E-post

info@lfk.se

Telefon

013-315493

Gironummer

Bankgiro 5869-8507

Organisationsnummer

822000-2979

Ordförandens Inledning

Vi summerar nu flygåret 2017 för LFK. Ett år när vi vidareutvecklats som klubb genom flera gemensamma aktiviteter. Alla dessa positiva händelser har tillkommit genom att engagerade medlemmar lagt ett stort frivilligt arbete för klubbens bästa, ett axplock:

- Klubbresa med samtliga klubbens flygplan och 17 personer till Lübeck och Berlin
- Simulatoren återinvigd
- Mycket lyckat arrangemang av SM i precisionsflygning och civil flygfemkamp, fly-in och fest
- Hög aktivitet på landningstävlingsskvällarna
- Flera klubbkvällar med föredrag och säkerhetstema
- Städ- och fixvardagar med stort deltagande
- Hedrande deltagande i Sture Bjelkåkers begravning med överflygning i "Missing man"-formation med fyra flygplan.
- Islandning på isstråk
- Klubbhusrenoveringen fortgår med hög takt
- Ytan utanför bygglokalen är numera bevuxen med gräs och armerad med ett nät för hållfastheten
- Cubrenoveringen är återigen igång
- Vården av flygplanen efter flygning har fungerat bra
- En väl fungerande flygskola med många intressanta kurser för våra piloter
- Julgransflygning med åtta flygplan
- Massor med individuella härliga flygupplevelser

Under året har vi seriöst undersökt sex relativt nya PA-28:or för att kunna förnygra flottan. Tyvärr har ingen av dem har gått i lås. Vi letar vidare efter ytterligare flygplan.

Vår totala tachotid 2017 har jämfört med 2016 minskat med 209 timmar. Detta är något som vi analyserar och vi har all anledning att återkomma till orsaken till minskningen på kommande möten och klubbkvällar. Det är upp till oss alla att återigen öka flygtiden under 2018! För att utöka flottan behöver vi komma tillbaka till 2016 års nivå.

2018 är här och med det kravet på 8.33 kHz kanalseparation. Vi beställde uppgradering av samtliga LFK PA-28:or redan i mars i år och fick då en tid för installation i oktober 2017. Efter diverse utmaningar är nu äntligen SE-KIT på radioinstallation. Därefter kommer IUD och KMH att uppgraderas. Detta innebär att KMH fram till uppgraderingen är klar saknar möjlighet att sända med 8.33-frekvenser. Vi har varit i kontakt med Transportstyrelsen och SAAB-fältet om detta. I närtid kommer inga 8.33 frekvenser i vårt närområde att tas i bruk. Vi rekommenderar därför fortsatt flygning med befintlig utrustning.

Under året kommer även GPS-inflygningar att bli vanligare på de svenska flygplatserna. Vi står väl rustade för det genom att flygplanen blir utrustade och att vi kommer att kunna erbjuda skillnadsutbildning på flygskolan.

Nils-Erik Peterson, ordförande LFK



Artiklarna i denna samlingsutgåva av Kontakten kommer till största del från det som publicerats på vår hemsida under året. En del har skrivits om eftersom saker och ting har hänt efter att artikeln skrevs. På vår hemsida så finns det dessutom i alla artiklar en hel del länkar som saknas i denna samlingsutgåva.

Flygvapnet 90 år



Förra sommaren (2016) firades Flygvapnet 90-årsdag med en stor flygdag på Malmen. Den 18 januari så hade vi på LFK förmånen att få besök av Ulf Edlund som berättade om Flygvapnets historia för klubbens medlemmar. Ulf's upplägg för presentationen var att ta ett stickprov från vart 10:e år och beskriva utvecklingen av flygplanstyper, antal flygplan, antal flottiljer och divisioner, utbildade piloter och omkomna piloter där det valda året fick vara representativt för de 10 åren som han pratade om.

Flygvapnet bildades 1 juli 1926 genom sammanslagning av det hopplock av flygplan som Arméns och Marinens flygkårer lyckats skramla

ihop under krigsåren. Då Krigsmakten (som det hette på den tiden) var under stark neddragning, eftersom de politiska vindarna i världen och Sverige hoppades på fred efter ”det stora kriget”, så hände inte särskilt mycket de inledande åren.

1936 så var tongångarna andra. Hitler hade kommit till makten och omvärlden rustade för krig. Sverige försökte desperat köpa flygplan från olika håll i världen, men fick till slut inse att det var var och en för sig själv. Resultatet var att det återbildades en flygindustri i Sverige. Saab bildades året efter. Det beslutades om att bygga fler flottiljer, skaffa fler flygplan och utbilda fler piloter. 1936 kan därför ses som Flygvapnets andra födelseår. Frågan man kan ställa sig är vad som hänt om Enoch Thulin inte hade omkommit 1919. Hade svensk flygindustri vuxit sig stor redan då?

1946 så hade Flygvapnet expanderat kraftigt. Planerna från 1936 hade gett resultat, dock först efter att kriget i omvärlden tagit slut. Överskottsmateriel från framför allt England och USA fanns att köpa billigt och Flygvapnet köpte in både S 31 ”Spitfire” och J 26 ”Mustang”. Saab hade levererat B 17, B 18 och J 21. Flygvapnet hade själva designat och byggt J 22. Under krigsåren hade mängder av piloter utbildats och tyvärr också många omkommit.

1956 så hade en enorm teknikutveckling skett i Sverige. Under ledning av general Bengt Nordenskiöld så hade Flygvapnet transformerat och nu var i stort sett allt stridsflyg ”readrivet”. Flygvapnet hade köpt in J 28 ”Vampire” och J 33 ”Venom” från England. Men framför allt så var det J 29 ”Tunnan” som levererats i stora mängder. Vid denna tid var Flygvapnet som störst med ca 50 divisioner och nästan 1000 stridsflygplan. Om Flygvapnet sedan platsade in som nummer fyra eller fem i världen i numerär får de lärde tvista om, men det var i varje fall en mycket slagkraftig numerär. Kalla Kriget var som kallast och incidenten med DC 3:an var färsk Flygvapenpersonalens minne. Den blev i allmänhetens ögon känd



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

som [”Catalinaaffären”](#). Några år senare skulle J 29 bilda stommen i den [svenska insatsen i Kongo](#). Sverige var duktig på internationella insatser redan då.



men tekniken vidareutvecklades. Navigatören blev ersatt av en ”centralkalkylator” i AJ 37. Flygvapnets bassystem byggdes upp och runt omkring i Sverige fanns det nästan 100 landningsbanor att välja på. Antalet piloter som utbildades per år hade sjunkit rejält, men det hade också antalet omkomna. Säkerhetsarbetet i form av mer pedagogisk utbildning och det s.k. DA-systemet där piloter skulle dela med sig av sina misstag utan att straffas för att inte andra piloter skulle riskera att begå dem hade gett resultat.

1986 så var jaktversionen av ”Viggen”, JA 37, introducerad och den började gradvis att ersätta ”Draken”. Men faktum är att i slutändan så skulle ”Draken” bli kvar ungefär lika länge som ”Viggen” i Flygvapnet. Kalla Kriget var fortfarande kallt och efter [U 137](#) grundstötning utanför Karlskrona så var ubåtsjakterna ofta återkommande.



1966 så hade svensk design slagit igenom. På flottiljerna så var det [Saab 32 ”Lansen”](#) och [35 ”Draken”](#) som var spjutspetsarna i Flygvapnet. Numerären hade dock sakta börjat minska. Flygvapnet hade dock ersatt antal med kvalitet. Förutom flygplan så hade stridsledningen börjat byggas upp med radarstationer och ledning av stridsflyget. Flygvapnet hade också tillförts [Rb 68 ”Bloodhound”](#) som komplement till jaktflygplanen för att skydda det svenska luftrummet.

1976 så började [Saab 37 ”Viggen”](#) att ersätta i första hand ”Lansen” på de svenska flottiljerna i attackrollen. Antalet divisioner fortsatte att minska,



1996 så fortsatte neddragningarna. [Saab 39 ”Gripen”](#) var inte förbandssatt, men planeringen mot att ersätta ”Viggen” och ”Draken” med ca 200 ”Gripen” var i full fart. Men politiskt så var det svajigt. Det Kalla Kriget började monteras ner. [Muren i Berlin](#) revs ett par år senare och Sovjetunionen skulle snart vara ett minne blott. Lösningen för Försvarsmakten blev den s.k. ”strategiska timeouten” och Internationella Insatser. Detta var också det senaste året som en svensk pilot omkom i ett stridsflygplan. Det visar på hur väl satsningarna på säkerhet slagit igenom. Tyvärr så har det efter 1996 omkommit ett antal piloter och besättningsmän i helikopterolyckor.

2006 så hade Flygvapnet transformerat till att fokusera på Internationella Insatser. Man deltar i internationella övningar, men det slutliga steget mot fullt NATO-medlemskap tas aldrig. Flygvapnet deltar i stridsinsatser med Gripen i Libyen och med helikoptrar i Kosovo och Afghanistan. Fokus i materielinköpen ligger just på helikoptrar, men anskaffningen av HKP 14 tog tid så Flygvapnet köper in [HKP 16 ”Blackhawk”](#). Numerären stridsflygplan var nu nere på ca 100 ”Gripen”.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

2016 så började vindarna vända. Fokus i debatten är nu nationellt försvar. Den gamla ärkefienden i öster hade börjat visa musklerna igen i både Georgien och Ukraina. Flygvapnet har beställt den senaste versionen av "Gripen", 39E. Diskussionsvågorna går dock höga om det ska resultera i ytterligare neddragningar i numerären eller om 39C/D kommer att få vara kvar parallellt med E-versionen. Dock så är likheterna med Flygvapnet 1926 påtagliga. Antalet flottiljer och antalet flygplan är ungefär lika stort! Det man får hoppas på är att omvärlden inte går åt samma håll som på 1930-talet.

I pausen serverades det som vanligt korv. Linköpings Flygklubb borde nog skaffa aktier i AB "Bullens" korvtillverkning!

Stort tack Ulf för ett mycket intressant föredrag! Nicke lämnade över ett exemplar av [LFK pilotvinge](#) till Ulf som tack för kvällen.



Speed Weekend



Racing tracks on the left and runway on the right

For the last two winters, LFK members have had the opportunity to land on the ice at Kögenes on Lake Stora Rängen thanks to the efforts of Tore Mårdh who has checked the ice thickness and marked out a runway for us. In Östergötland we don't always get sufficiently cold winters to give us the 25-30 cm of ice we require to land on local lakes. To get reliable ice every year you need to go further north.

For many years, the Ice Fly-In on Lake Siljån at Rättvik in Dalarna was one of Sweden's largest fly-ins. Our group owned Jodel "Echo-Delta" has made the trip from ESSL to Rättvik's ice many times. Last time I flew Echo-Delta there was in March 2013 and there was around 85 aircraft present from Sweden, Norway and Åland. Unfortunately, 2013 was the last year for the fly in, due to the difficulty in finding volunteers

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

who could help set up the event. Snow would usually have to be cleared to create the runway, taxiways and aircraft parking areas. In 2013, they estimated that they cleared snow off an area of 42,000 m²!

Recently a new ice fly in event has been publicised – Speed Weekend (it is publicised by the organisers in English as Speed Weekend, see www.landracing.se/event/speed-weekend-2017). This is primarily a car and motorcycle ice racing / speed record event but as they have all the machinery and people available to build multiple racetracks then it is a relatively easy job to plough a runway, taxiways and an aircraft parking area. Speed Weekend 2017 was based on Storsjön by the village of Årsunda just south of Sandviken. The flying part of the event was organised by Västra Gästrike Flygklubb (www.flygklubbenstorvik.se). This year the ice on Storsjön was 43 cm thick.

At 09:20 on the 25th February, Echo-Delta departed ESSL heading north towards the Speed Weekend fly in. It was certainly a weekend but there was not much speed in Echo-Delta. A consistent headwind dropped our ground speed to around 75 knots. Luckily, it was a fantastic sunny day and Lars and I had a good time checking out various interesting places along the way. In just under two hours, we had Storsjön in sight. The published information included the coordinates, runway 18–36, 800 meters long and Radio Storvik Sjö 123.55. We had no diagram as to exactly where the runway was in relation to the ice racing tracks or other features. We called up on the radio with 5 minutes to run and informed them at we would overfly the lake at 2000 feet in order to identify the runway and then join the circuit. Although it was only an air to ground service we did hear that several aircraft were "cleared to land 36", instead of "runway 36, land at your discretion".

As we got nearer, we could see parked aircraft and the runway. We joined the circuit overhead and came in number two to an aircraft on base leg for runway 36. We had to keep plenty of height on final to clear the tall pine trees by the shore, once clear it was engine to idle to lose the height and set the aircraft after the threshold. It is advisable to land a little bit long at such an ice fly in as there can be snow before the threshold and you never can be certain that there are not people, dogs and other hazards in the undershoot. With the wheels on the runway, I could feel the aircraft slipping ever so slightly on the ice. Using the rudder carefully to maintain direction and without using brakes we maintained the centreline and exited the runway via the taxiway at the end. The taxiway had a lot of windblown snow on it so taxiing required a fair amount of engine rpm to keep rolling. We were marshalled to a parking place, and after shutting down, we received a "goody bag" containing a hat, lanyard, pen and other items courtesy of the event sponsor.



Echo Delta parked on Sjsorsjön, Årsunda

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

We decided to check out the flight line, which contained a mix of normal-class and X-class aircraft, including SE-MEB from LFK. There were around 40 visiting aircraft and Västra Gästrik Flygklubb's diesel Cadet was busy the whole day with introduction flights for visitors to the event. A short walk away was the ice racing tracks that included a 4 km long drag racing track for record attempts. There was going to be an attempt at the world record on ice by the custom built Arctic Arrow with a goal of 400 km/h. The Arctic Arrow looks like a drag racer on skates with power coming from a jet/rocket type engine. They had achieved 320 km/h on the Friday, but we did not see (or hear) the Arctic Arrow in action on Saturday. There were several thousand spectators and several hundred competition cars and motorcycles so this is quite a big event. One vehicle of interest for pilots was the Propster electric powered ice yacht. The composite construction and the electric driven pusher prop reminding us of a Bede BD-5 aircraft without wings.



With wings maybe this could fly!

The facilities of Årsunda Camping were available but there were long queues for both the restaurant and the toilets. The flying club were grilling hamburgers out by the runway and there was no queue at all. After we had surveyed the various cars and motorcycles and soaked up the atmosphere of Speed Weekend, we headed home in Echo Delta. With a front coming in from the west, the wind had veered from north west to south west so it was a headwind on the way home. As always, when travelling north in the winter, you have to assume that most of the flying club airfields will be closed due to snow, therefore fuel planning and diversionary airfields need careful planning. With the ice so thick, most lakes could be used as a runway in an emergency and Västerås/Hässlö was our potential fuel stop. However, with careful mixture leaning, we had enough fuel for the round trip with sufficient fuel reserve. It was a two-hour flight before we landed back at ESSL, overtaken on the way by SE-MEB with her 20-30 knot cruise advantage over us.

Speed Weekend is certainly an interesting destination and is a well-organised fly in. Look out for the event in 2018, which we assume will be same time and same place.

Peter Curwen

Säkerhetskväll på klubben



Den 1 mars så samlades LFK medlemmar för att traditionsenligt äta Bullens Korv. För att motivera korvätandet så anordnades det samtidigt en säkerhetskväll där ett antal föreläsare presenterade intressanta ämnen som ökar flygsäkerhetsmedvetandet i klubben.

Först ut var Åsa Person från FPC – Flight Planning Centre som hade många intressanta tips och tricks för oss piloter hur vi nyttjar FPC hemsida [AROWeb](#) för att läsa väder, NOTAM och skicka in färdplaner.

Åsa sade att oftast så försöker de vara så hjälpsamma som möjligt, så även om vi matat in fel

så korrigerar de felen. Kolla då på anmärkningarna som de skrivit in i godkännandet för att undvika samma fel nästa gång.

Det går att kopiera en gammal färdplan, men i den utgåva av färdplaneringsprogrammet som finns på nätet idag så finns en liten bugg. Den kopierar den ursprungliga filen, inte den korrigerade och godkända filen. Då är det bättre att klippa ut ur det senaste svaret och manuellt klistra in i en ny planering.

NOTAM kan vara krångliga att läsa, särskilt när de innehåller geografiska beskrivningar av t.ex. ett militärt övningsområde. Dessa brukar då oftast kompletteras med en [AIP SUP](#) där man kan lägga till en kartskiss över området.

En intressant funktion är den europeiska hemsidan [EAD – European AIS Database](#) där man kan få information om alla flygplatser i Europa och även skicka in färdplaner. Själv så tycker jag att användargränssnittet på den sidan är lite tveksam.

En mycket viktig information som Åsa tryckte på flera gånger under kvällen är att många program som medger att vi piloter planerar vår flygning, t.ex. Skydemon, och sedan automatiskt skickar in färdplanen till FPC inte riktigt fungerar fullt ut. Fält 19 i färdplanen innehåller när det skickas via programmet inte namn på den som skickat in färdplanen och heller inte telefonnummer. I stället står bara namnet på programmet som skickat in färdplanen. Blir något fel så kommer inte FPC kunna kontakta oss! Skulle det dessutom hända oss något under flygningen så har FPC inte några persondata, vilket kan försvåra eftersök!! Tipset var att i stället kopiera den genererade färdplanen från planeringsprogrammet och sedan kopiera in det i en färdplan genom funktionen ”Importera ATS”.

Nästa del på programmet var en medlem i klubben som berättade om en VFR flygning från Halmstad till Linköping för ett par veckor sedan där han överraskades av isbildning. Vid starten från Halmstad så såg METAR och TAF för Halmstad, Jönköping och Linköping OK ut.

- METAR ESMT 091420Z 10005KT 080V160 9999 FEW024 BKN032 M02/M06 Q1036
- METAR ESGJ 091420Z 08007KT 9999 BKN020 M03/M06 Q1036 R01/49//65
- METAR ESSL 091420Z 08013KT 9999 BKN023 M01/M04 Q1039 R11/09//95
- TAF ESMT 0914004Z 0915/0922 10008KT 9999 -SN BKN025 TEMPO 0915/0922 4000 BKN014
- TAF ESSL 091430Z 0915/0924 08012KT 9999 BKN020

Vid starten och första delen av sträckan så var det bra väder. Men när han kom in över småländska höglandet så började det bygga upp is på frontrutan. Detta trots att han låg under moln och det inte var någon nederbörd! Han meddelade trafikledningen att han var tvungen att avbryta och landa på närmaste flygplats och gick mot Värnamo/Hagshult. Detta är en militär bas som kräver PPR för att få landa, men nöden har ingen lag.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

När han kom in över fältet var frontrutan helt igenad och den enda sikten utåt var via sidfönstren. Insvingen mot final var svårbedömd och på finalen fick han vingglida för att hålla koll på banan via sidfönstret. Landningen skedde bedömt 1000 m in på banan. När han landat så möttes han upp av militär personal ur flygbastroppen som givetvis var en smula misstänksam eftersom han landat utan tillstånd. De hade dock förvarnats tack vare att flygledningen kontaktat F17 som ansvarar för basen. Vid inspektion av flygplanet efter landning så var frontrutan helt täckt av tjock is (se bild till höger).



Propellern hade också isuppbbyggnad (se bild nedan till vänster). Däremot var vingar och stabbe helt isfria. Möjligtvis så är det tryckändringen i luften p.g.a. propellerns rörelse som initierat att den superkylda vätska som måste funnits i luften kondenserat och byggt upp på frontrutan och propellern. Han upplevde inga motorvibrationer av isen på propellern och heller inte att det skulle uppstått någon förgasaris i motorn.



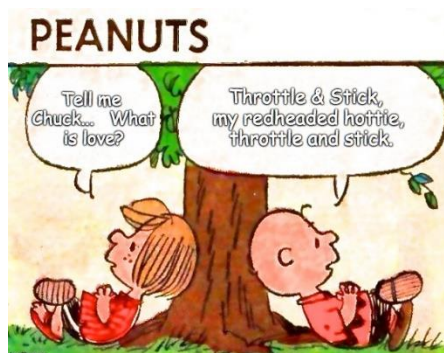
Bastroppen var mycket hjälpsamma och han fick fika och kunde stanna kvar över natten. Dagen efter var vädret fortfarande dåligt, så han fick skjuts till tågstationen för att ta sig hem. Några dagar senare kunde han återvända till Hagshult och hämta hem flygplanet. Det tog då en timme att smälta is på vingar och propeller. Eftersom det inte fanns någon varmhengar så hade det stått utomhus.

Den sista föreläsningen hölls av meteorologen Josef Runbäck från SMHI. Han är produktansvarig för SMHI:s tjänster till oss piloter. Nu fick han möjligheten att stötta i analysen av hur man kunde tolka den väderinformation som funnits tillgänglig

under den ovan beskrivna flygningen från Halmstad till Linköping. TAF och METAR visade ju VFR väder. SWC Prognoskartan visade inte på någon isbildningsrisk längs med flygrutten. Dock så fanns det nere vid Ronneby varning för kornsnö som ju är en indikator på att det är isbildningsrisk. Att sedan denna risk sträckte sig ända upp till småländska höglandet gick dock inte att se. Vid Öland så pekade höjdsiktsdata på att det fanns en inversion på runt 2000 ft som kan resultera i att varmare relativt fuktig inte kan stiga och då skapa luft som skulle kunna resultera i isbildning. Josef:s tips var dock att kontakta vakthavande meteorolog om man är tveksam på framför allt sträckväder.

Josef var nyfiken på vår feedback avseende den [nya låghöjdsprognosen](#). Det visade sig dock att de flesta av oss som var med på mötet inte har använt den ännu.

Sammanfattningsvis så var det en trevlig kväll med mycket nyttig information. Lektionssalen var fullsatt med medlemmar och korven gick åt.



Viggen och LFK



Förhoppningsvis så missade ingen att [Saab 37 "Viggen"](#) fyllde 50 år den 8 februari 2017. Då var det 50 år sedan den första provflygningen från Saabfältet med provflygare Erik Dahlström vid spaken. "Födelsedagen" firades bl.a. med en uppvisning med AJS 37 Viggen över Saabfältet. Viggen var under många år ryggraden i svenska Flygvapnet och under de sista skälvande åren av Kalla Kriget 1.0 så var det JA 37 som bevakade luftrummet och den svenska gränsen i form av incidentjakt, SH/SF 37 som bevakade alla fartygsrörelser på Östersjön och Nordsjön samt AJ 37 som stod beredd att ingripa som "ÖB:s klubba". Det närmaste Sverige kom en väpnat insats var

under U 137 incidenten då den svenska statsministern uttalade den berömda ordern "håll gränsen" vilket resulterade i att skarpladdade AJ 37 divisioner lyfte med uppdrag att vid behov sänka kränkande Sovjetiska fartyg.

LFK är en mycket unik flygklubb. Då banden är starka mot både Saab och Försvarsmakten har många av de viktiga personerna i Viggenshistorien också varit medlemmar i LFK. Jag bad Ulf Edlund fundera igenom om han kunde räkna upp några klubbmedlemmar som arbetat med Viggen.

"Spontant kommer jag att tänka på Olle Esping, projektledare; Erik Bratt, utvecklingschef; Milton Mobärg, provflygare; Tage Wennström, bitr projektledare; Hans Mennborg, chef mekaniska och hydrauliska system. En hel del tunga personer på flygprov var också flitiga i LFK: Nils-Åke Nilsson, Gösta Niss, Erik Kullberg, Tomas Sigbjörnsson, Sture Rodling. Det var sämre på produktionssidan men Lennart Petersén, chef för sammanbyggnad, var mycket aktiv i LFK. Viggen sysselsatte mig de första åtta åren på Saab, först var jag på systemavdelningen och därefter var jag ansvarig för försäljningsspecifikationer vilket innebar resor och kundkontakter i åtskilliga länder bl.a, Australien, Kanada och flera europeiska länder. Mycket intressant och lärorikt! De flesta ovan var dessutom styrelsemedlemmar. Tore Gullstrand som var divisionschef under många år var mycket positiv till LFK."

Olle Esping är kanske den som varit mest framträdande i LFK som [mångårig klubbordförande](#). I kommande inlägg i Kontakten så ska vi försöka presentera en del av de flyghistoriska personer som varit medlemmar i LFK.

Dessutom har vi en hel del medlemmar genom åren som av en och annan anledning flugit eller flugit med i Viggen. Själv så hann jag få ihop ca 500 h i Viggen på alla typer, d.v.s. SK, AJ, SH, SF och JA 37. En bit kvar till de närmare 3000 h som Tord Kvartzen fick ihop.

Då Saab gått med som huvudsponsor till [Swedish Air Force Historical Flight](#) så innebär det att förutom en AJS 37 så kommer en SK 37 att göras luftvärdig så att fler piloter kan få flyga Viggen igen.

För två år sedan när Saab 35 "Draken" fyllde 60 så gjordes ett inlägg om [kopplingarna mellan Draken och LFK](#). Viggens födelsedag är inte det enda vi firar i år. SAAB fyller 80 år, så vi får hoppas på mer flyguppvisningar under året.

Lite från LFK årsmöte



Onsdagen den 12 april så genomfördes LFK årsmöte. Då styrelsen för 2017 redan valts vid [höstmötet](#) 2016 så låg fokuset på att redovisa förra årets resultat samt att dela ut utmärkelser. LFK ordförande Nils-Erik Peterson inledde med att hälsa alla välkomna. Efter att alla formalia gått genom så redogjorde han för [verksamheten 2016](#).

Det märks att dammet efter flytten lagt sig och medlemmarna fått mer tid över till att flyga. Flygtiden under 2016 steg till 1546 h att jämföra med 1265 h år 2015. Detta resulterade också i att klubbens ekonomi nu ser mycket bra ut efter att ha varit i botten år 2014. Överskottet i ekonomin kommer att användas till att förbättra avioniken i

våra tre PA-28:or så att de bl.a. klarar de nya kraven på Mode S och 8,33 Mhz kanalseparation, men även GPS-baserad inflygning (WAAS). Mer om detta i ett senare inlägg.

Baserat på den verksamhetsberättelse som drogs och revisorernas utlåtande så gav mötet styrelsen ansvarsfrihet för verksamheten 2016.

De enda val som genomfördes på mötet var nya revisorer där Håkan Börjesson och Lars Theodorsson omvaldes på ytterligare ett år samt revisorssuppleanter där Anders Åström omvaldes på ett år och Sture Axelsson nyvaldes på ett år.

Årsmötet avslutades med att dela ut priser. Resultaten i förra årets [Safari](#) och [SM i Precisionsflygning och CFFK](#) har redan redovisats i Kontakten. På mötet så delades debutant- och klubbmästarprisen från Safari ut till Albin Ullvetter.

I landningstävlingsserien "[Gripen](#)" så segrade Lars Östlings och fick en ny inteckning i vandringspriset. Anders Wallerman och Per Wernholm kom tvåa och trea och tilldelades klubbens plakett. I motsvarande tävlingsserie för mörkerlandningar, "[Nattugglan](#)", eller "Jan Johnanders Minne" så segrade Anders Wallerman och fick en inteckning i vandringspriset. Pern Wernholm och Lars Östling kom tvåa och trea och tilldelades plaketter. Linköpingsmästare i landning blev Lars Östling som fick en inteckning i Å. Strands vandringspris.

På höstmötet så delades [klubbens flygvinge](#) för EK-flygning och PPL-utbildningsteckenut. De elever som var med på mötet och som inte fått dessa på höstmötet erhöll sina utmärkelser på årsmötet i stället. På årsmötet delades även IR-utbildningstecken ut till Björn Rystedt, Pierre Ankartun och Karl-Johan Carlsson samt EIR-utbildningstecken ut till Albin Ullvetter och Björn Westerfors. Sedan höstmötet så har ytterligare två elever gått EK, nämligen Oscar Tinnerholm och Fredrik Berggren. Ytterligare ett PPL-certifikat har erhållits av Karin Nyström och två EIR-certifikat av Stefan Ahlgren och Erik Totland. Även de erhöll sina vingar respektive utbildningstecken.

Björn Rystedt fick diplom för [2016 års längsta resa](#) i ett klubbflygplan samt klubbens första [diamant](#) för passage av polcirkeln i ett klubbflygplan.

Jonna Johansson fick ett diplom och en flygplansmodell som tack för sina stora insatser som skolchef och samtidigt sammanhållande för klubbhusombyggnaden. Lars Andersson, Sture Axelsson och Michael Carlsson fick en middag för två eller ett flygpass med lärare som tack för alla de timmar som de har lagt ner på att få klubbhuset i bra skick. Stort tack till er alla! Utan er så hade inte klubbhuset varit vad det varit.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Efter det formella årsmötet så blev det mellanmål i form av gissa vad...jo, Bullens korv såklart! Dessutom så blev förra årets glass gratis så att glasboxen blev tömd inför sommarsäsongen då det nya sortimentet ska inskaffas.

Efter fikat så hölls en mer informell presentation av planerna på banförlängningen på ESSL och hur de kommer att påverka flygverksamheten under den tid bygget pågår. Avslutningsvis så diskuterades klubbens flygplansstrategi och de planer som finns att med hjälp av medlemslån kunna köpa in ytterligare en PA-28.

Återinvigning av SE-SIM



Den 31 maj återinvigdes äntligen klubbens simulator, eller som det heter på fackspråk FNPT1 – Flight and Navigations Procedure Trainer, också kallad SE-SIM.

Simulatorn köptes in av klubben 2007, men har inte kunnat nyttjas efter att rivningen av vår gamla trähangar inleddes i november 2014. En kortare period hade SE-SIM sedan mellanförvarats i Saab:s hangar vid gamla klubbhuset. Den fick sin tredje och senaste ”flygtur” i samband med flytten till nya klubbhuset den 5 december 2014 och sedan dess så har den fått vänta tills klubben kommit på plats med skolchefsrum, lektionssal, fikarum, kök m.m. som har haft högre

prioritet.

Det senaste året har ett antal medlemmar lagt ner mycket jobb på att få ordning på simulatorn igen. Bygget av själva lokalen har genomförts av Sture Axelsson och Lars Andersson. Elen har Mikael Karlsson dragit. Fredrik Thörnell plockade ihop det första steget på simulatorhårdvaran och har varit behjälplig i diverse tekniska frågor.

Ett problem som uppstod var att de gamla stolarna i simulatorn försvann under flytten. Men Håkan på IAPS gav tips om stolar som fanns på Kungsair och Bengt Karlsson gjorde sedan de anpassade underredena. Ericsson AB har sponsrat med datorskåp och kabelstegar.

Jesper Tordenlid har tillsammans med vår skolchef Jonna haft kontakten med Transportstyrelsen för att kunna certifiera simulatorn igen. Anledningen till att det blev bråttom att få till invigningen senast 31 maj var för att det annars skulle gått för lång tid från senaste certifieringen, vilket skulle resulterat i extra arbete. Jesper och Fredrik Lindahl har sedan skruvat, justerat och funktionstestat simulatorn grundläggande inför inspektion av Transportstyrelsen.

Nu fick alla medlemmar pröva på att flyga simulatorn igen och givetvis äta Bullens korv med ett glas bubbel i samband med invigningen.

Resultatet ser mycket bra ut och Transportstyrelsen verkar positiv. Nu kvarstår lite frågetecken om vi framöver ska uppgradera simulatorn med ny hårdvara och mjukvara då datorerna börjar bli åldersstigna.

Den gamla version av Microsoft Flight Simulator som vi använder finns ej längre kvar.

En annan fråga är hur stor kostnaden blir för att certifiera simulatorn. Klubben avser att certifiera simulatorn, då den i och med det kan nyttjas i vår IR-utbildning och att man då får tillgodoräkna sig flygtid i simulatorn som en del av den tid som krävs för att få ut sitt certifikat. Det gör att en IR-utbildning kan bli billigare. Dessutom är den ett bra utbildningshjälpmedel då man på en timmes pass i simulatorn kan genomföra 10 instrumentinflygningar, medan man i luften bara hinner med fyra då det tar tid att starta och landa samt ta hänsyn till annan trafik, vindar m.m. Med andra ord blir IR-utbildningen effektivare.

Klubben avser också att simulator ska kunna nyttjas av alla medlemmar för allmän instrumentträning så att även en PPL-pilot ska kunna känna sig säker på hur man flyger i moln om en sådan situation skulle uppstå. Detta höjer flygsäkerheten rejält!

Tack för allt Sture!



Den 10 maj nåddes LFK av det tråkiga beskedet att vår nestor, Sture Bjelkåker, avlidit. Det är en stor förlust för klubben då Sture var hedersmedlem och aktiv under många år som flyglärare, skolchef, teorilärare och simulatorinstruktör. Sture levde för flyg och deltog i alla klubbens aktiviteter. Här kan ni se en [video](#) där en ung Sture dyker upp efter ca 1.04.

Sture jobbade en tid på Saab, men hamnade senare på Luftfartsverket och till slut som skolchef på LFK. I Linköpings Flygklubb blev han sedan kvar under resten av sin pilotkarriär.

Sture hade ett brett kontaktnät via arbete i [KSAK](#) och [Svensk Flygutbildarförening](#) som Sture var med och startade och var sedan kassör under många år. Många är de PPL-elever som tagit del av [kurslitteratur som Sture varit med om att ta fram](#). Sture skrev många artiklar och inlägg om flyg och gav även ut boken "[Östergötland sett från himlen](#)".

Sture var politiskt mycket aktiv, vilket var till stor gagn för klubben då han kunde framföra klubbens behov till Linköpings politiker och även förklara de politiska irrvägarna och regelverken för oss klubbmedlemmar. De senaste åren har varit mycket turbulenta för LFK och då har hela tiden Sture funnits där och kommit med goda råd till klubbens styrelse.

Vid sidan om flygningen var Sture mycket aktiv inom släktforskning. Se minnesrunor från [Sveriges Släktforskarförbund](#) och [DIS – Datorn i Släktforskning](#) (även där var [Sture hedersmedlem](#)).

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Onsdagen den 31 maj höll LFK en minneskväll för Sture. Vi tände ett ljus och medlemmarna berättade historier om sina möten med Sture genom åren. Det blev många ljusa minnen och skratt som kom upp till ytan. Samma kväll [återinvigdes också LFK simulator](#) som byggts upp efter flytten till nya klubbhuset. Det kändes extra passande då Sture under många år brunnit för användningen av simulatorer i flygutbildningen.

Styrelsen avslöjade också att vårt klassrum kommer att fortsättningsvis heta "Sture Bjelkåkers klassrum" för att hedra Stures gärningar som lärare under många PPL och IR-kurser genom åren. På väggen hänger också samma bild som denna artikel inleds med som visar Sture i full fart framför en klass med elever.

[LFSK – Linköpings Segelflygklubb](#) deltog också i minnesceremonin då Sture även under många år var aktiv segelflygare och bogserförare. Redan på 70-talet tog

Sture C-diplom och segelflygcertifikat. Från LFSK kommer följande historia:

"En av de mer remarkabla sakerna som Sture gjorde för LFSK, tillsammans med dåvarande ordföranden i LFSK Karl-Erik Henriksson var att 1976 hämta hem ett nyinköpt segelflygplan, en Pilatus B4, från Schweiz. De flög ner i en Cub och bogserade sedan flygplanet genom Tyskland och Danmark." En lång och besvärlig resa i en Cub. Extra utmanande med ett segelflygplan på släp bakom Cub:en hela vägen.

Den 8 juni hölls [begravningsceremonin för Sture i Slaka kyrka](#). LFK representerades av bl.a. vår ordförande Nils-Erik Peterson och vår skolchef Jonna Johansson som framförde klubbens tack till Stures familj. Flera äldre medlemmar var också närvarande och höll fina tal på middagen efter ceremonin. Som avslutning på ceremonin så genomförde LFK en ["Missing Man"](#) överflygning med fyra av klubbens flygplan. Per Wernholm ledde i SE-KMH och bakom honom var Pelle Englund i SE-KIT, Gert Eriksson i SE-IUD och Björn Rystedt i SE-MEB. Vädret hade varit instabilt under hela dagen, men under själva överflygningen så var regnmolnen borta. Det var som om vädergudarna bestämt att Sture skulle tackas på det sätt som bara piloter kan göra. Stures familj framförde efter begravningen sitt stora tack till klubben för vårt deltagande i deras sorg.



Tack för allt du gjort för klubben under åren Sture och vila i frid!

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Tyskland v 2.0



Förra årets klubbresa blev till [Peenemünde i Tyskland](#). I år så beslöt vi oss för att åka lite längre och målet för resan blev Berlin med mellanlandning i Lübeck. Precis som förra året så gick klubben ut med en allmän intresseanmälan och det har hållits ett antal planeringsmöten för att ta fram kartor, landningskort m.m.

Till slut så blev vi sex flygplan, varav alla klubbens, och 17 personer som deltog i resan!

- D-ENGM. Piper Pa-28 Arrow. Nils-Erik Peterson med familj
- SE-MEB. Diamond DA-20. Christian Svensson och Mats Karlsson
- SE-KIT. Piper Pa-28 Archer II. Karl-Johan Karlsson, Karin Nyström och Håkan Frid
- SE-IUD. Piper Pa-28 Archer II. Dan Lundin och Krister Bergsvik
- SE-KMH. Piper Pa-28 Cadet. Åke Jarhäll, Anders Wikström och Gustav Peterson
- SE-FCE. Piper Pa-28 Arrow. Peter Curwen, Björn Rystedt och Peter Lindh

En utmaning var att få tag på kartor. 2017 års kartor över Danmark och Tyskland hade ännu inte levererats från tryckeriet. Till slut så bestämde vi oss för att nöja oss med 2016 års kartor som skulle finnas att beställa och de skulle kunna levereras samma vecka som resan skulle starta. Dagen innan avresan så blev vi kontaktade av vår leverantör [Hangar 11-29](#) som sade att även 2016 års kartor blivit försenade från leverantören, men att han skulle ta sitt flygplan och flyga över dem till Ängelholm där vi skulle kunna hämta dem. Vilken service och all heder åt honom som verkligen ställde upp för sina kunder! Danska flygplatskort går att ladda ner från [danska AIP hemsida](#). Tyska flygplatskort fixade Peter Curwen åt oss.

Dag 1 – Linköping (ESSL) – Lübeck (EDHL)

Avresan skedde efter lunch fredagen den 2 juni. Nicke valde att åka direkt till Lübeck, men vi andra siktade på Ängelholm (ESTA) för att tanka, sträcka på benen och byta pilot. Vi hade kontaktat Ängelholm ett par veckor innan och allt var förberett. Vi ringde samma dag och även då såg det OK ut. Men precis innan vi skulle åka så ringde flygplatsen och sade att de bara hade 500 liter 100LL kvar i tanken. Vi bedömde att det var tillräckligt för de fem flygplan som var på väg, så vi startade med riktning mot ESTA.

Men halvvägs ner så uppstod det nya problem. Ängelholm meddelade via Sweden Control att de inte kunde garantera något bränsle alls då de inte visste hur mycket som var uttagbart ur tanken. Vi som flög i FCE valde att landa på Ängelholm trots allt eftersom vi skulle hämta våra kartor. Övriga flygplan valde i stället Halmstad (ESMT) för tankning.

När vi efter landning pratade med tankpersonalen så visade det sig att Air BP av miljöskäl valt att helt sluta med 100LL i Ängelholm. Framöver kommer det bara finnas 91UL. Vill man ha 100LL så är det Halmstad eller Höganäs som är närmsta alternativ. Om denna nya miljöpolicy gäller enbart Air BP i Ängelholm eller om det är en kommande strategi för hela Sverige var oklart. På [Air BP:s hemsida](#) säger man att det kommer att finnas 100LL tillgängligt fram tills dess att ett alternativ finns. Tyvärr så kräver bl.a. vår DA-20 100LL som bränsle.

I varje fall så fick vi äntligen våra efterlängtade kartor och kunde bege oss vidare ner mot Lübeck utan att tanka upp. Vi får hoppas att Ängelholm inte skickar någon räkning för startavgift då vi blev lite lurade på konfekten, d.v.s. bränslet.

Rutten från Ängelholm till Lübeck – Blankensee (EDHL) genomfördes i mycket bra väder. De danska flygledarna pratar bra engelska och det gick smidigt att flyga runt Kastrup TMA. När vi kom in i Tyskland så blev det lite värre. På frekvensen för Bremen Information så var det ett automatiskt inspelat meddelande om att tjänsten inte var tillgänglig denna dag och vi skickades vidare till en annan frekvens. På den nya

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

frekvensen ville de bara ha IFR-trafik, så vi blev överlämnade till en tredje frekvens där vi till slut blev beordrade att gå över direkt till Lübecks frekvens.

På Lübecks flygplats så blev vi väl mottagna och fick sitta i deras lounge under tiden vi väntade på taxi som tog oss in i staden. Lübeck är en gammal fin stad med anor från Hansaperioden då man var en stormakt i Östersjön. På kvällen var det dock rätt så dött. Turistsäsongen hade inte riktigt börjat och eftersom det var Pingst så verkade lokalinnevanorna hålla sig hemma eller åka ut på landet. Allt stängde vid 9-tiden. Vi åt middag på [Ratskeller](#) där miljön var mysig, men maten var lite turistbetonad.

Totalt blev det ca 330 nm och 3,1 h flygning första dagen.



Dag 2 – Lübeck – Berlin Strausberg (EDAY)

Besättningen i FCE hade tänkt att mellanlanda på vägen till Berlin på en liten flygplats som heter Mueritz Aviationpark (EDAX) för att besöka [Flygmuseet i Rechlin](#). Men när vi gick igenom väderförutsättningarna under dagen så såg det ut att bli kraftiga regn under eftermiddagen och kvällen och för att inte bli fast på Mueritz så valde vi att åka direkt till [Berlin Strausberg](#) (EDAY).

Flygplatspersonalen var mycket hjälpsamma och vi fick hjälp med att tanka flygplanen och kunde betala med kort inne på flygplatsen samtidigt som vi betalade landningsavgiften. Vi var också mycket välkomna tillbaka 2-3 september då [flygplatsen fyller 100 år](#) och firar det med en flygdag.



Navigationen till Berlin var mycket trevlig och vi flög över flygmuseet i Rechlin och tittade ner på utställningen. Såg intressant ut, så vi får ta den vid ett senare tillfälle. På Strausberg så vimlade det av flygplan. När vi kom in för landning så var det en hel del andra flygplan i luften. Tornet hade problem med sin radio och körde med en handburen radio med tveksam hörbarhet. Det löste sig dock genom att de skickade ut sin "Follow Me" cykel. Vi gick runt och tittade bl.a. i en rund hangar med snurrbart golv så att den flygmaskin som ska ut allt står längst fram. Mycket fin lösning, men kan kanske bli lite problematiskt i Linköpingsklimatet med snö på vintrarna.

Även här blev vi mycket väl mottagna. Vi fick ut biljetter till Berlins tunnelbane- och tågnät och blev sedan skjutsade med bil till tågstationen. Eftersom vi landade vid lite olika tidpunkter och dessutom bodde på olika hotell så blev det separata resor in till centrum.

Vi i FCE tog en lång promenad genom Berlin och tittade bl.a. på [monumentet över Förintelsen](#), [Triumfbågen vid Brandenburger Tor](#) och [Segerkolonnen](#). Från den sista så hade vi en mycket bra utsikt över staden. Vi åt lunch på en restaurang i närheten av Riksdagshuset där tydligen Angela Merkel ätit pizza någon gång i tiden.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



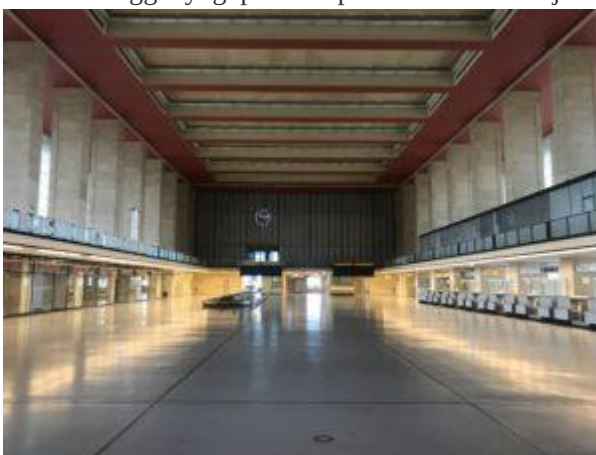
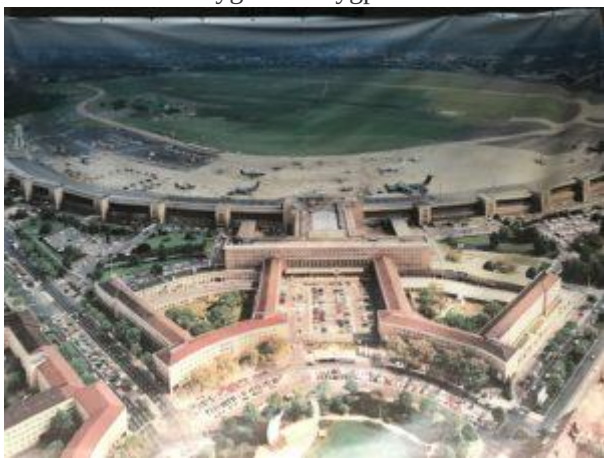
På kvällen så sammanstrålade alla Linköpingsbor framför riksdagshuset där vi tog ett gruppfoto (se bilden i inledningen av detta inlägg).

Sedan åt vi gemensam middag på ["Restaurant Nolle"](#), en restaurang med Art Deco interiör. Mysig miljö, men även här lite turistanpassad meny. Dag 2 blev det ca 140 nm och 1,4 h flygning.

Dag 3 – Turistande i Berlin

Dagen inleddes med regn och då passade det bra med att lägga tyngdpunkten på museum. Vi började

med en [guidad tur på gamla flygplatsen Tempelhof](#). En imponerande byggnad med mycket historia. Nazisterna hade tänkt sig Tempelhof som deras nav mot världen, men under kriget så byggdes det flygplan åt Luftwaffe i byggnaden. I bottenvåningarna fanns det skyddsrum för civilbefolkningen. När kriget tog slut så togs byggnaden över av USA och deras ockupationsstyrkor. När så Berlin behövde en civil flygplats så delade man på byggnaden. Under Kalla Krigets inledning så var nyttjades Tempelhof som en av flygplatserna under luftbron till Berlin. Men till slut så bedömdes Tempelhofs banor som för korta för civilflyget och flygplatsen är numera



nedlagd. I stället så är det en park där Berlin håller diverse aktiviteter. När vi var där så förberedde man en [formel E tävling för elbilar](#).

Vår guide drog en hel del intressanta berättelser. Bl.a. så var entrén på Tempelhof från början byggd med 15 meter upp till taket. Det var en nazistisk strategi för att den enskilda människan skulle känna sig utplånad och bara en del av mängden människor som rörde sig i byggnaden. Som en del av avnazifieringen som genomfördes i Tyskland efter VK2 så sänkte man takhöjden till ca 4 meter. Ett annat exempel var den stortyska örnen som fanns över byggnaden. Efter kriget så målade amerikanarna örnens huvud vitt och placerade en amerikansk flagga framför hakkorset. Men till slut så revs den

helt och hållet och huvudet skickades till West Point där det försvann i deras lager. Efter en tid så dök det upp igen och amerikanarna skickade tillbaka det till Tyskland som en vänskapsgåva. Numera så står det framför Tempelhof ingång.

Efter Tempelhof så åkte de flesta av oss vidare till det [tekniska museet i Berlin](#). Vi i FCE och MEB tog först en avstickare till [Checkpoint Charlie](#) och tog en snabb lunch.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



som opererade Storch längst och många av de bevarade exemplar som finns på museum runt omkring i världen har flugit i Sverige. Tyvärr så försvann en hel del historiska tyska flygplan under bombanfallen under VK2. Det fanns en modell av den utställning som fanns på museet 1943. Vi hann heller inte med att åka till den gamla flygplatsen Gatow utanför Berlin där [Militärtekniska museet](#) ligger med en stor samling mer moderna flygplan som flugit för Luftwaffe.

Efter tekniska museet så besökte vi i FCE de sista resterna av [Berlinmuren](#). När man är i Berlin så inser man hur nära i tiden andra världskriget,



även för andra att komma ut.

På kvällen tog vi sedan en mycket bra middag på en kvarterskrog kallad ["Schwarzwaldstuben"](#) i närheten av Berlinmuren. Efter middagen gick vi bort och tittade på TV-tornet i Berlin.

Dag 3 blev det ingen flygning! Dock så vandrade vi ca 30 km på två dagar i Berlin, så vi var en smula möra i fötterna och somnade gott på kvällen.

Dag 4 – Berlin – Heringsdorf (EDAH) – Bornholm (EKRN)

Fyra av besättningarna lämnade Berlin på måndagen. SE-IUD, SE-KMH och SE-MEB valde att åka till Peenemünde (EDCP) för att gå på [robotmuseet](#). Vi i FCE valde att åka till Heringsdorf (EDAH) för att besöka [Hangar 10](#). Jag och Peter Curwen var där förra året,

Tekniska museet är en jätteanläggning med massor av utställningar som är svår att hinna med på en dag. Vi fokuserade oss därför på flygplans- och tågutställningen. Där fanns allt från replikor av [Otto Lilienthals](#) segelflygplan till [Mattias Rusts](#) Cessna 172 som han landade med på Röda Torget i Moskva 1987. Givetvis många av Luftwaffes viktigaste flygplan från VK2 och på taket en DC 3:a som ligger i luften som om den var på inflygning till Tempelhof under Berlinluftbron.

En Fieshler Storsh fanns också i svenska flygvapnets målning. Sverige var ett av de länder



förintelsen och Kalla Kriget trots allt är. Vi svenskar glömmar lätt bort det då vi inte drabbades så hårt. Det finns en anledning till varför Tyskland är så drivande för EU. De har med egna ögon sett vad nationalism kan leda till. Donald Trump borde besöka Berlinmuren för att inse att en mur förhindrar inte bara folk från att komma in, utan



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

men tyckte att det var ett mycket trevligt ställe, så vi valde att besöka dem i år igen. SE-KIT och D-ENGM valde att stanna en dag extra i Berlin. De besökte då bl.a. den gamla Olympiastadion från Berlinolympiaden 1936 som restaurerats på senare år.



utställningshallen. En tvåsitsig [Bf 109 G-12](#) och en ensitsig Bf 109 G-8. Bägge skulle upp i luften inom ett par veckor för att sedan flyga över till Storbritannien och delta i sommarens flygshower. Vi hade ett trevligt samtal med en av teknikerna och fick reda på att nästa projekt som ska bli färdigt är en Fw 190!

Efter besöket på Hangar 10 utställning så tog vi en matbit i deras restaurang. Mycket bra mat och trevlig utsikt över landningsbanan och utställningshallen. Bara det är värt ett besök. En liknande uteplats borde vi ha på klubben längs med väggen mot plattan.

När vi var mätta så flög vi vidare mot Bornholm (EKRN). Vi tog "the scenic route" längs med tyska kusten och flög förbi Peenemünde och [SS gamla semesteranläggning Prora](#) vid Rügen. På Bornholm mötte vi sedan återigen besättningarna i IUD, KMH och MEB och tog en gemensam matbit på en trevlig restaurang i centrum.

Dag 4 flög vi ca 175 nm och fick ihop 1,7 h flygtid.

Dag 5 – Hemresa Bornholm – Kalmar – Linköping



morgonen då de skulle besöka familjen till en i besättningen. SE-IUD och SE-KMH valde att gå till Öland

Innan vi lämnade Berlin så besökte vi det lilla flygmuseet på Strausberg flygplats som hade intressanta presentationer av [flygplatsens historia](#) samt av berömda piloter som flugit här. Bl.a. så tillverkar [Stemmefabriken](#) sina flygplan i närheten och de levereras från Strausberg. På Heringsdorf blev vi också mycket väl mottagna. I museet så hade de vissa ändringar på utställningen jämfört med förra året.

Bücker Jungmannen verkade tyvärr vara såld, men i stället stod det två Messerschmitt Bf 109 i



På Bornholm var 100LL mycket dyrt, 28 kr/l (nästan så att den danska ölen var billigare per liter). Dessutom kunde de inte ta emot kontokort, så vi tvingades växla åt oss danska kronor. Vi valde därför att bara tanka upp tillräckligt mycket för att ta oss till Kalmar (med 45 minuters reserv). Betalningen av landningsavgiften fungerar dock mycket smidigt. Man går in i besättningsrummet och ringer upp tornet som sedan faxar ett inbetalningskort som man betalar i en kortautomat. På vägen ut till fältet så visar man upp kvittot för en kamera så blir man insläppt.

Från Bornholm så blev det återigen lite olika rutter tillbaka. SE-MEB åkte tidigt till Kalmar på

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

och Sandvik för att besöka restaurangen som finns där. SE-FCE får inte landa på gräsfält enligt inhyringsvillkoren som är skrivna mellan LFK och ägaren, så därför blev det Kalmar även för våran del.

I Kalmar så var det möjligt att tanka på Air BP utan eget BP-kort och det fanns också 100LL tillgängligt! Men när personalen först kom fram för att hjälpa till med tankningen så visade det sig att deras BP-kort inte längre var giltigt, så de fick åka tillbaka efter ett nytt.

Vi hade tänkt att ta en fika på flygklubben i Kalmar, men där var det tomt och klubbhuset var stängt. Därför så hoppade vi så fort som möjligt ombord FCE och styrde kosan norrut. Givetvis så tog vi först en sväng över Kalmar slott och Ölandsbron. Vädret var utmärkt med 20 knops medvind, så vi nöjde oss med 1000 ft flyghöjd även fast det blev lite bumpigt i luften för att titta på naturen.



I närheten av Västervik upptäckte vi en skogsbrand i närheten av ett fritidshusområde. Den verkade inte vara under kontroll trots att det fanns folk i närheten. Det var heller inga brandbilar på plats så vi rapporterade in branden till Sweden Control. Det ironiska var att branden låg precis söder om den ordinarie brandbevakningsslingan som LFK tidigare år har haft hand om.

Det kändes skönt att komma hem till Linköping och Saabfältet. Eftersom vi blev lite tidigare än planerat så var det gott om tid för att fika tillsammans och prata om resan samt att tvätta av flygplanet. Borta bra, men hemma bäst!

Dag 5 flög vi ca 230 nm och fick ihop 2,1 h flygtid. Totalt blev det alltså 875 nm och 8,3 h flygning!

Lärdomar

Bränsle är alltid en utmaning för oss allmänflygare. Det blir färre och färre flygplatser som har bra öppettider och AVGAS tillgängligt. För många flygplatser är det, liksom för LFK, klubbarna som får stå för AVGAS och då kan det bli svårt att få bränsle om man tvingas till omplaneringar och det inte finns någon klubbmedlem som kan ta emot och hjälpa till med betalning. Detta är i längden en flygsäkerhetsrisk då piloter kan tvingas flyga långa sträckor utan vila och marginalerna till bränsleminimum riskerar att bli för små. En felräkning på vindens inverkan kan bli katastrofal.

För SE-FCE (Piper Arrow) så måste vi fixa bränslekort (Air BP) då vanliga kreditkort inte alltid accepteras och vi bör också titta på möjligheterna av att flyga på 91/96 eller 91UL då 100LL verkar bli svårare och svårare att få tag på.

Både i Danmark och i Tyskland så finns det massor av småfält och en hel del VFR-trafik, så man får hålla ögonen öppna i okontrollerat luftrum. En FLARM eller ADS-B in vore inte helt fel för att få bättre koll på omgivande trafik. Personligen så funderar jag på att köpa en liten [FLARM mottagare och koppla ihop med Skydemon](#) i min iPad.

Vi kanske borde skaffa ett interface i våra flygplan som är kompatibelt med t.ex. Skydemon, t.ex. [Air Connect](#) för att ta emot FLARM/ADS-B? Den avionikuppgradering som klubben funderar på att göra till hösten på våra PA-28:or innebär bl.a. just detta. Att se omgivande trafik i okontrollerat luftrum höjer flygsäkerheten. I Sverige är det kanske inte så mycket trafik, men när man åker ut i Europa så vimlar det av flygplan.

Att åka till en storstad som Berlin är trevligt, då det finns mycket att se. Dock så splittras gruppen upp på flera hotell och det blir svårare att sitta och prata om flygningen på gemensam middag och frukost. Just frukostdiskussionen är viktig för att synka dagens aktiviteter och flygningar. Det är kanske bättre att bo en bit utanför en storstad för att få gemensamt boende?

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Hotellbokningarna via Internet fungerade mycket bra. Vi fick bättre priser via Booking.com och Hotel.com än om vi bokat direkt på hotellens hemsida. På Bornholm bodde vi i FCE på ett mindre hotell som mer var av karaktären Bed & Breakfast, men var mycket trevligt (även fast Peter Lindh fick sova i soffan).

Vi får se vad som blir rese målet nästa år. Det pratas om bl.a. Normandie. Franskt vin (som omväxling till tysk öl), franska ostar (som omväxling till Wienerschnitzel) och en hel del militärhistoria (med flyginriktning givetvis) låter som en trevlig kombination. Dessutom är det ju 100-årsjubileum sedan slutet på VK1, så det finns stor chans att det är en hel del aktiviteter i regionen.

Avslutningsvis så kanske vän av ordning frågar sig om det inte blev några Wienerschnitzlar i år? Självklart blev det liksom förra året många av den varan. En och annan tysk öl slank också ned. Inte helt oväntat blev även i år Hangar 10 utsedd till bästa Wienerschnitzelleverantör!

Tack till Nicke som föreslog rutten och alla klubbmedlemmar som ställde upp som bra resesällskap!

Köpenhamn 1983



En liten historia ur LFK hemliga arkiv. 34 år sedan borde innebära att preskriptionstiden gått ut med god marginal.

Sommaren i nådens år 1983 så var vi fyra kollegor som kom på att det skulle vara trevligt med en helgutflykt till Köpenhamn medelst en av LFK:s flygmaskiner.

Jag hade ett sommarvikariat på en av Linköpings arbetsplatser. Vikariatet hade min gode vän från LFK "E" ordnat. Nåväl, vi bestämde oss för att åka med LFK:s Cessna 182, SE-GYI, så det inte skulle bli bekymmer med vikt och balans och så vidare. Tvenne av resenärerna, vi kan kalla dem "Kalle" och "Lasse" hade aldrig flugit i GA-maskiner tidigare och tyckte att det skulle bli kul. Vi bestämde oss för att åka på fredag eftermiddag med ett nattstopp i Göteborg av anledningar som jag ej

minns.

E och jag fixade till flygmaskinen och Lasse dök upp punktligt men Kalle saknades. Kalle hade insett att detta skulle bli hans enda semester under detta år så han lovade att inte vara nykter en enda minut under resan. Han var faktiskt förbaskat underhållande när han var salongsberusad. E gav sig iväg för att leta upp Kalle som hittades på en parkbänk halvvägs till LFK där han satt och avnjöt några öl. Snabbt in med Kalle i bilen och så ut till LFK, färdplanen var ju inlämnad. Han tvingades lämna sin cykel vid parkbänken vilket inte var så populärt.

Resan till Landvetter gick smärtfritt, vädret var strålande och jag minns inte mer av den förutom att Kalle blev kissnödig av de fyra öl han klämde i sig på sträckan. Väl framme i Göteborg så hade Kalle ordnat inkvartering i sin systers lägenhet i de mer fashionabla delarna av staden. Middag avnjöts på restaurang Peking, ett tillhåll känt för sin Peking-anka. Naturligtvis beställde vi denna delikatess som tog flera timmar att tillreda men vad gjorde det. Ett antal "väntöl" på olika tillhåll var ju inget bekymmer. Vad som hände senare på kvällen har inte fastnat i minnet men vi hade kul i alla fall. Kalle höll sitt löfte om nykterheten eller snarare avsaknaden av densamma.

På lördagsförmiddagen tog vi oss ut till Landvetter för nästa sträcka till slut målet Köpenhamn. Vän av ordning undrar kanske varför vi gått till Landvetter och inte till Säve. Svaret på frågan är "tax-free". Sverige var ju inte med i EU vid denna tid och möjligheten att köpa billig sprit bara för sakens skull hägrade ju. Sagt och gjort, in på Briefing och vidare till butiken för rusdrycker. Kalle valde ett sexpack

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

med Henkell Trocken som han ansåg skulle vara lagom för en timmas flygning medan vi andra var litet mer reserverade med inköpen.

Flygningen till Köpenhamn gjordes i strålande väder med utmärkt sikt vilket inte gjorde saken sämre. Tornet på Kastrup gav oss färdtillstånd (Det hette så på den tiden) för direktinflygning och allting var frid och fröjd ända till en sådan där nasal SAS-röst dök upp på frekvensen och också förklarade att de låg på final. Det hördes en viss tveksamhet i trafikledarens röst när han förklarade att SAS-maskinen hade tur två efter en Cessna. ”Säjj ögänn” hördes den nasala SAS-rösten som tydligen inte kunde acceptera att behöva ligga bakom en sketen Cessna. TL undrade stillsamt: ”S-YI can you keep 130 knots on final?” Jag svarade raskt ”Affirmative” och doppade nosen och bibehöll effektuttaget. SAS-maskinen fick reducera till 130 knop och jag vågade mig på att titta bakåt. Bakrutan var fylld av en DC-9 som förmörkade himlen. De andra tittade också bakåt och Kalle fick bråttom att svepa i sig sin sista Henkell Trocken som om det var det sista han drack i livet. Nu var det bara att hålla farten ända till banändan och göra en lååååååång utflytning samtidigt som jag mjölkade ut litet klaff för att bromsa. Sättning ca 400 meter innan banan tog slut och taxa av snabbt som attan. DC-9:an rullade på banan bakom oss när vi taxade av, någon form av separation var det i alla fall. Efter tankning och betalning av avgifter satt det fint med ett par ljumna skattefria elefantöl i väntan på taxi. Hotellrum ordnades på ett sunkigt ställe vid järnvägsstationen.

E hade på tidigt stadium beslutat att vi skull intaga middag på en av de mest omskrivna krogarna i Skandinavien, tusan vet om de inte hade fått en Michelinstjärna också. På traditionellt manér så blev det en promenad i Köpenhamn med vissa vätskekontroller. Vi fick ju tänka på Kalle och hans alkoholnivå som han lyckades hålla tämligen konstant. Nu bar det sig inte bättre än att E inte hittade vägen till restaurangen där vi beställt bord och allting. En taxi skulle nog kunna lösa det problemet tyckte vi. Nu skulle E vara världsvan och visa hur man förhandlade om priset med danska taxichaufförer minsann, ingen taxameter här inte, svart och billig betalning skulle det vara. Vi högg en taxi på gatan och E förklarade vart vi skulle och deklamerade med hög röst att du får inte mer än 100 kronor för resan, ”take it or leave it”. Taxichauffören protesterade varvid E höjer rösten och undrar om han är dum i huvudet samtidigt som han trycker en hundring i ansiktet på chauffören samtidigt som vi embarkerar taxin. Nu blir det inte bättre än att taxin kör runt nästa gathörn bara för att stanna och släppa av oss på angiven adress, en sträcka på 100 meter..... Gissa om det blev gapskratt från alla utom E. Den snälle chauffören hade försökt upplysa de korkade svenskarna att det var meningslöst att åka 100 meter men till ingen nytta..... En lättförtjänt hundring blev det i alla fall. Kvällen avlöp dock väl med god mat och dryck. Det blev även ett besök i Nyhavn som vid denna tid inte var speciellt turistvänligt. Det var lätt att få en ofrivillig tatuering där eller hur man nu skall uttrycka saken?

På söndagen var det hemtransport och det var E som skulle sköta flygandet. Vi hade bestämt att tulla in i Jönköping eftersom det låg ungefär på färdlinjen och tullarna där hade rykte om sig att vara hyggliga killar. Nu uppstod dock ett dilemma i tax-freebutiken. De sålde vin i enliters mjölkförpackningar. Det var första gången vi sett detta och köpsuget blev enormt, det var ju en kul grej om inte annat. Jag vill minnas att vi köpte tio liter var utöver den tillåtna ransonen. Dessutom skull ju Kalle ha sin färdkost. Allt fick plats i bagageutrymmet och vikt och balans stämde. Vädet på sträckan var sådär, bra molnbas men regn hela vägen. Jönköping bjöd på ett elakt duggregn och en hel del vind men landningen var inget bekymmer. Tornet anvisade oss var vi kunde parkera vilket var en bra bit från torn och tull men det var ju inget att göra åt.

När motorn stoppat hör vi ett vrål utifrån: ”SMUGGELFÖRSÖK”. En blöt tullare har sprungit i kapp oss från terminalbyggnaden och började skälla ut oss för att vi parkerat långt bort. ”Jag förstår allt att ni tänkt att dumpa smuggelgodset i kanten på plattan men mig undgår ingenting” vrålade han. Han såg ganska komisk ut där han stod med slipsen blåsandes ut från kragen i ca nittio graders vinkel. Vi gjorde så gott vi kunde för att lugna honom men Kalles alkoholstinna logik var knappast till någon hjälp, han skull minsann vända ut och in på den stackars flygmaskinen. Nu var det inte bättre än att vi stuvat några påsar med whisky och cigarettlimpor under framstolarna och detta var det första han fick ögonen på. ”SMUGGLINGSFÖRSÖK!” skrek han förtjust medan han slet ut påsarna på plattan. Nu började situationen bli jobbig eftersom vi hade 40 liter vin i bagageutrymmet som vi inte tänkt att deklarera. Jag började tömma bagageutrymmet och långa väskor till Lasse som i sin tur gav dem till tullaren. Väskorna öppnades och allt innehåll tömdes ut på den våta plattan för att att granskas mycket noga. När väskorna var ute så kom ju turen till vinet som var packat i plastpåsar. Jag minns att jag sade ”Akta vår milk-shake” med

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

hög röst när jag langade till Lasse. Det fick till följd att tullaren tittade i påsarna och konstaterade att mejeriprodukter var det inga bekymmer att föra in. Nu var flygmaskinen helt tom, vi var genomblöta, vårt bagage var genomblött och humöret var väl inte precis på topp. Efter ytterligare tio minuters undersökning av maskinen så beslutade tullaren att den var tom och nu jävlar. Det radades upp flaskor, ölburkar och cigarettlimpor medan Kalle snabbt svalde resterande färdkost som låg utanför ransonen. Efter fyra kontrollräkningar så var tullaren bra lång i ansiktet eftersom vi inte hade någonting extra med oss förutom tillåten ranson. De så kallade mejeriprodukterna var för honom helt ointressanta och tur var väl det.

Det var med viss lättnad vi kunde packa ihop oss för det sista skuttet hem. Trots att vi var genomblöta så var humöret på topp eftersom vinet passerat obemärkt förbi.

Summeringen av resan var att det var en trevlig utflykt på alla sätt och vis. Kalle släpptes av vid parkbänken där han hittats. Hans cykel med en kasse öl på styret fanns kvar och allt var gott och väl. Återsamling på arbetsplatsen på måndag morgon skedde i god ordning.

/”H”

Vi flyger till Frankrike!

En IFR flygning i Europa



Klar med IR – vad nu?

När man är under utbildning har man huvudsakligen en sak för ögonen, att få sin behörighet och typiskt kommer den stora dagen – uppflygningen – lite oväntat. Instruktören ser något som du inte ser, att du

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

sannolikt kommer att klara uppflygningen och att du har de elementära grunderna för att lära dig på egen hand. Man står där med certifikatet i handen och det känns ju bra såklart, men vad ska man göra nu? Min erfarenhet är att det här är den största utmaningen när man har tagit en behörighet, att på egen hand skapa en plan för sitt fortsatta lärande.

I själva verket var det här ett av skälen till att jag påbörjade IR-utbildningen på LFK – jag hade precis tagit mitt PPL och nu ville jag lära mig mer, men utbildningen var ju slut, så jag hoppade på en ny. Därifrån tog resan till ett IR-certifikat några år. Man kan säga att jag genomförde utbildningen i etapper – teoriutbildningen, 50 timmar cross country, simulatorutbildningen på LFKs simulator, teoriproven och slutligen den praktiska utbildningen. Jag flög några timmar i Linköping men jag bor i Stockholm och insåg att det blev lite opraktiskt att köra bil ca 5 timmar för 1-2 timmars flygning, så jag valde att slutföra utbildningen i Västerås på Airways.

Hur som helst, nu stod jag där igen – den här gången med en IR-behörighet och i stort behov av en plan för att komma vidare i lärandet. I samband med att vi kollade på flygbiljetter till norra Spanien och inte riktigt hittade något bra kom tanken på att flyga ned till Spanien smygandes. Tanken omformulerades så småningom till norra Frankrike då jag insåg att det är väl långt att ta sig till Spanien med den typ av flygplan som jag har tillgång till.

Planen

Jag förstod såklart att en flygning till Frankrike kanske inte är det mest naturliga första steget efter att man precis tagit en IR-behörighet och helt oavsett skulle det här kräva en omfattande planering. Första steget var att hitta ett lämpligt flygplan. Jag hade precis flyget in mig på en DA40NG som är väldigt trevlig och som liknade DA40 som jag använt under utbildningen, men den var tyvärr uppbokad under hela sommaren och tankarna gick till LFKs SEFCE som visserligen inte har Garmin 1000 som DA40 – så det skulle kräva lite omställning att gå tillbaka till en mer klassisk instrumentering, men det var också en möjlighet att lära mig hantera ställbar propeller och infällbara landningsställ. Framför allt såg SEFCE ut att vara ledig! Jag avtalade med ägaren (Jan-Erik Strömberg) att låna flygplanet ett par veckor.

Göran Brask hade vänligheten att ställa upp en lördag så att jag kunde flyga in mig på flygplanet, göra skillnadsutbildning för ställbar propeller och infällbara ställ och även återbekanta mig med att flyga IR med en klassisk instrumentering – att skriva det tekniska provet var lite av en utmaning då handboken bara fanns i form av en pdf formaterad för boktryck så att sidorna var i lite av en ”slumpmässig” ordning – det hela tog hela dagen såklart men Göran höll förvånansvärt god min.

Den fortsatta förberedelsen bestod i att jag åkte ned helgen efter och flög några holdingvarv och ett par procedurer på egen hand och helgen därefter flög jag en IFR-flygning till Visby med familjen och passade på att öva på en DME-arc – bra övning för att få bättre koll på instrumenteringen.

Det var av naturliga skäl mer fokus på procedurer och att hantera flygplanet under utbildningen än träning på att flyga enroute, så jag flög även ett par timmar simulerad enroute med Mads Agdestein på Airways – det var bra och jag fick lite bättre koll på hur man ska arbeta med GPS:en – något som är vanligt är att man får direct till punkter längs den planerade ruten och det är viktigt att man vet hur man ska hantera GPS:en i sådana lägen.

Efter lite vägande mellan olika alternativ beslutade vi att dela upp resan i tre etapper och att flyga en etapp per dag – då hinner man planera kommande delsträckor lite efter hand och ta med sig lärdomar från tidigare delsträckor. Vi letade efter allmänflygvänliga flygplatser med bra placering och valen föll på Bornholm, Weeze och Caen.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

En annan aspekt på planering var att lära sig att ta fram och skicka in färdplaner till Eurocontrol. Det visade sig att det finns ett ohyggligt bra verktyg Autorouter (autorouter.aero) som inte bara tar fram färdplaner som tar hänsyn till olika restriktioner och vindar men också har funktionalitet för att fila färdplaner till Eurocontrol. Dessutom kan man hämta briefing packs för den filade färdplanen!

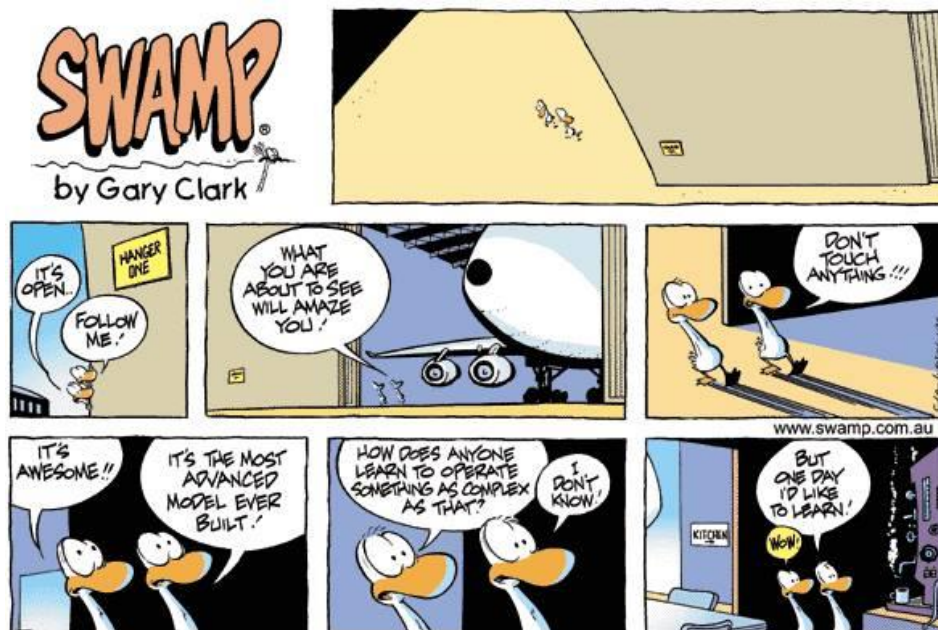
Jag köpte enroute-kartor och VFR-kartor för hela sträckan på KSAB.

Flygningen

Linköping – Bornholm

Vi åkte ned till Linköping dagen innan (lördag 15/7) så att jag skulle kunna kolla till flygplanet i lugn och ro och göra det sista förberedelserna. Fantastiskt nog kunde jag skriva ut Jeppesen-platar för alla flygplatser, inklusive alternativ via LFKs prenumeration! Annars har man tillgång till platar via Autorouter, men det är skönt att ha dem i Jeppesen-format då det är den variant som jag använt under utbildningen. Jan-Erik hade vänligt nog tankat flygplanet och satt batteriet på laddning så jag slapp släpa flygplanet till tankstationen och jag hade möjlighet att klicka runt lite på Garmin 430. Jag passade på att förprogrammera Linköping-Bornholm och Bornholm-Weeze. Vi kunde se att det var en varmfront på väg in mot Bornholm och vi flyttade fram starttiden till 08:00 lokal tid på söndagen.

Tornet i Linköping var stängt på söndagen (vanligaste tillståndet för tornet) så jag ringde Östgötakontrollen som kände till vår färdplan och vi fick även en transponderkod, sedan kunde vi plocka upp vår IFR-klarering i luften. Det har förresten byggts upp någon slags myt om att kopiera klareringar är en knepig del med IFR – jag kan rapportera att "there is nothing to it". När man har förstått strukturen (Clearance limit, Route, Altitude, Frequency, Transponder – CRAFT) och planerat sin departure, så vet man till 90% vad man kommer att höra. Ibland får man något tillägg om att rapportera vid en viss höjd exempelvis. Det var en vacker flygning ned till Bornholm och Sweden-kontroll ville ge mig direkt till Rönne VOR men då jag var i okontrollerad luft på 8000 fot (flight level 80) så kunde de bara säga att jag kunde gå direkt Rönne om jag ville (kommer inte ihåg den exakta formuleringen) och att det inte fanns någon rapporterad trafik mot Rönne. Det här är lite lurigt med IFR på lite lägre höjder att man ofta flyger i G-luft.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Jag fick först information om att förvänta mig ILS bana 29 på Rönne men vinden växlade och ganska nära flygplatsen fick jag information om att det var bana 11 som gällde. Jag bad om vectors för ILS 11 och det gäller att vara med på tempoväxlingen när vektoreringen börjar, min erfarenhet är att man ofta är tvungen att sjunka med ca 1000 fot/min samtidigt som man följer headings och är tvungen att hålla koll på höjden – kanske är man tvungen att under tiden lyssna av någon radiofyr – typiskt hör man ILS:en ganska sent då den ju bara är giltig i en ganska snäv sektor – och det känns ju ganska bra att bekräfta inställningen på ett instrument som man potentiellt kan flyga på ned till 60 meter över marken utan visuella referenser! Som vanligt blev jag överlämnad till tornet när jag rapporterat ”established”. När glidslope-indikeringen kommer får man jobba lite mer, kolla farten, ned med landningshjul, kolla farten igen, ett steg klaff, justera till 500 feet/min sjunk och samtidigt inte tappa localizern – vilket man lätt gör om det blåser lite. Som sagt det gäller att inte somna till för mycket på vägen till destinationen och vara så förberedd som man kan med approach briefing, navigeringsutrustning och radiofrekvenser.

Vi hade tagit med oss 1500 DKK för tankningen men jag hade ännu inte utvecklat mina magringsskills så det räckte inte riktigt och vi saknade ca 8 liter enligt tankningsexperten Knut som jobbar på flygplatsen. Han hade ett bra ögonmått för när vi valde att tanka fullt nästa dag fick han i precis 8 liter.

Bornholm – Weeze

Bornholm har ett bra briefing-rum med telefon med förprogrammerade nummer till tornet och meteorolog och rutinen är att man på avresedagen ringer upp tornet, får en faktura nedskickad till printern (102 DKK i mitt fall) och betalar med kort i betalterminalen. Den här dagen pratade meteorologen på plats perfekt svenska vilket var skönt då det här var flygningens längsta leg samt min första flygning i centrala Europa. Jag fick information om att vädret var bra, men att det fanns konvektiva moln som sträckte sig upp till en inversion på ca 6000 fot – meteorologen trodde inte att det var alltför mycket turbulens i molnen men jag testade senare under dagen och de knuffade runt oss ganska bra.



Det var tydligen en lugn stund på Rönne för när vi pratade med tornet sa de att vi kunde göra motoruppkörningen och ta klareringen på banan. Jag fick en helt begriplig klamring förutom att jag inte

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

hade en aning om var punkten som vi blev klarerade till låg, så jag läste tillbaka klareringen och förklarade helt sonika att jag inte hade en aning om var punkten låg och att jag hade planerat och filat via LUPUR. Inga problem, jag fick en ny klarering via LUPUR! Annars är det bra att ha lite koll på punkterna i nav-loggen och att ha enroutekartan uppslagen för närliggande punkter, men just den här gången var det någon helt annan punkt.

Det var fantastiskt att se Danmark och att korsa hela Tyskland. Vi fick prata med Köpenhamn och olika frekvenser för Bremen och vi fick flera direct mot punkter längs den filade ruten. Det är praktiskt att ha programmerat in alla punkter i navloggen så att man snabbt kan välja dem när man får en direct-klarering – även om det tar några minuter. En sak som kan vara bra att veta med Garmin är att om man väljer en punkt i flight plan och trycker direct och enter får man direct till punkten, om man istället trycker direct och direct igen får man en fråga om man vill aktivera delsträckan i flygplanen, vilket man typiskt inte vill då det inte ger en direct track. Weeze har en ATIS som talar om vilken procedur man kan förvänta sig och via Langen radar fick vi vektorer till ILS bana 27. Handling är obligatorisk på Weeze och vi hade avtalat handling med Solid Handling och vi fick följa deras follow-me-car till parkeringen. Efter en kort biltur till terminalen var vi snart ute ur flygplatsen. Vi fick vänligt nog hjälp med att boka hotell och fick plats på ett hotell i den lilla orten Weeze. Weeze är ett litet sömnigt samhälle och receptionen var stängd större delen av dagen, men vi lyckades få tag i någon som kunde släppa in oss på rummet.





Weeze – Caen

Efter frukosten var det dax att ta taxin till flygplatsen – jag hade tyvärr underskattat svårigheten med att få tag i en taxi. Receptionen var som vanligt obemannad och det enda som fanns var ett ställ med visitkort till ett taxibolag som inte hade några lediga bilar. Det här höll på att förstöra hela dagen, men som tur var fick jag hjälp av en tjej som arbetade med att servera frukost.

På flygplatsen blev vi insläppta i Solid Handlings egna lounge där vi blev serverade med kaffe, notams och väder briefing – jag hade förstås redan kollat vädret men kunde inte låta bli att njuta av mitt ”airline captain moment”. Handlingavgifterna var relativt låga för ett flygplan under 1500 kilo i maximum take-off weight, men de tog å andra sidan bra betalt för bensinen (2.8 EUR litern).

Vi fick VEBAK2R departure för bana 09 och via Langen radar fick vi efter ett tag direct till HELEN via ROMSA. Punkterna fanns på GPS:en men jag ville gärna få lite bättre koll på var de låg så vi flög med huvudena i kartan en stund och när det inte hjälpte bad jag om hjälp att hitta punkterna. ROMSA fanns nog inte på kartan, men HELEN låg strax sydväst om WOODY.

Vi flög över Nederländerna och Belgien och fick prata med bland annat Bryssel, Paris och Lille. Vi fick flyga via Abbeville VOR som jag kände igen från IR-teorin på LFK och följde den franska kusten ned mot Caen. Så småningom fick vi prata med Deauville approach som meddelade att bana 13 var i användning på Caen och att de ville veta vilken procedur jag ville använda. Jag valde VOR bana 13 och fick vektorer ut över vattnet utanför den franska kusten. Från luften kunde man se rester av de konstgjorda bryggorna som användes vid slaget om Normandie.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Det var en härlig känsla att taxa in på plattan på Caen, vi hade flugit till Frankrike – mission accomplished! Jag fick hjälp med att tanka och Elisa och Maxx blev eskorterade till terminalen medan jag fick taxa bort flygplanet till gräsparkeringen – lyckligtvis lyckades jag få igång motorn trots att den var varm – mixture cut-off throttle full var som vanligt tricket. När motorn är kall startar den alltid som en klocka! Normandie

Normandie är lummigt med smala bilvägar i korridorer mellan träd och det är kul att köra bil där. Galet nog är hastighetsbegränsningen 90 km/h (motsvarande 70 här i Sverige) trots att det ofta nästan inte finns utrymme för mötande trafik. Det i kombination med vetskapen om (jag tror det stämmer) fransosernas kombinerande av vindrickande och bilkörning (eller kanske Calvados i det här fallet?) gör bilkörning i Normandie till en spännande upplevelse.

Vi besökte Omaha beach och tittade på resterna av fundamenten för kanonerna som var dödliga för amerikanerna som landsteg där och vi besökte även militärkyrkogården som skapade starka känslor. Vi kollade även in några väl bevarade pansarvagnar från slaget och köpte lite böcker. Vi hittade en fantastisk encyklopedi över flygplan som min son gillade, trots att den var på franska.

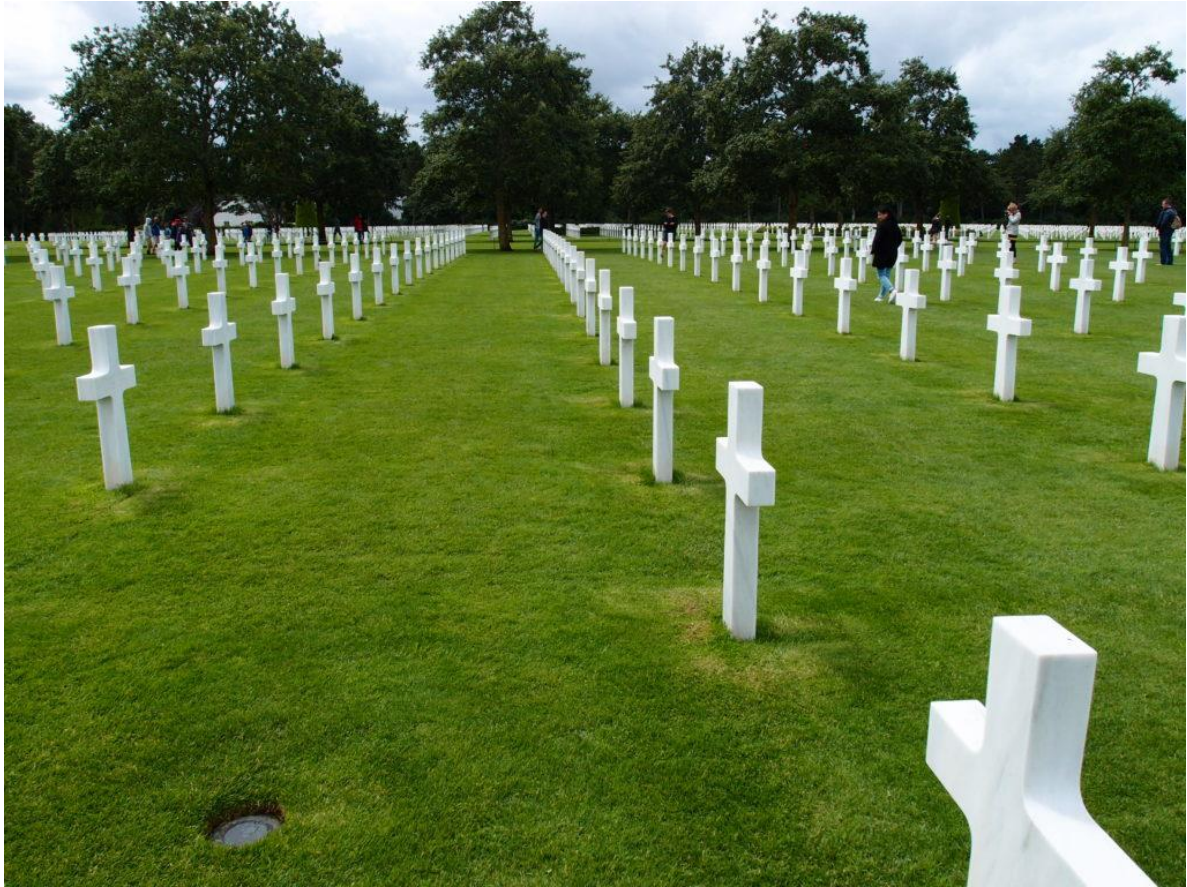
Ungefär 20 mil söderut längs kusten ligger det otroliga Le Mont Saint Michel som är en liten halvö strax utanför kusten i form av en liten kulle. Stället har Camelot känsla med medeltida bebyggelse som inhyser olika butiker och restauranger och på toppen finns en helt otrolig katedral i flera våningar i gotisk tappning. Lite norr ut ovanför Le Havre hittar man Etretat som också är värt ett besök. Här kan man beundra höga vita klippväggar och även promenera längs dem.

Vädret var inte fantastiskt (speciellt enligt Elisa) men vi fick några timmar med sol på stranden vid Deauville. Vinden från havet är perfekt för drakflygning!



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



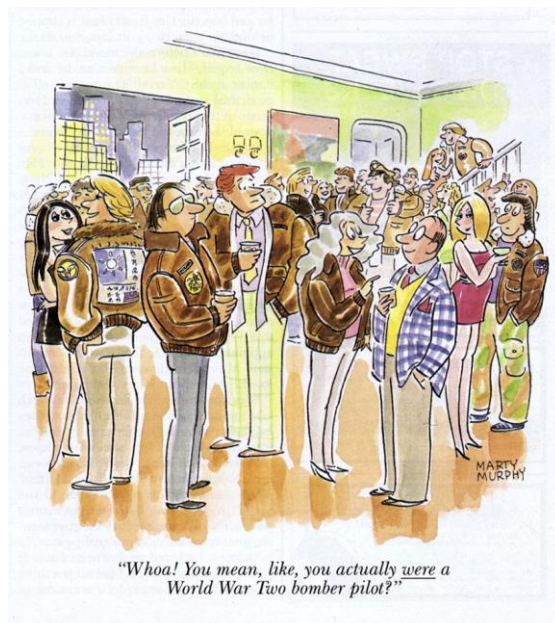
KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Hemresan

Hemresan bjöd inte på några stora överraskningar även om det fanns lite väder som vi höll koll på och justerade planen efter. Vi flög samma sträckor men baklänges men med något annorlunda rutter och vi hade medvind, så vid ett tillfälle flög vi med 155 knop ground speed (nära 290 km/h) – typiskt hade vi strax över 140 knop i ground speed – så det gick undan. Mellan Weeze och Bornholm kunde vi beundra några fantastiska moln som tornade upp sig på enstaka ställen. I närheten av Bornholm blev jag tidigt överflyttad till tornet och de hade ingen radartjänst så jag gjorde en full procedur ILS bana 29.

Tornet var som vanligt stängt i Linköping men det gick ju bra att landa där och det var ganska skönt att vara tillbaka med ett framgångsrikt äventyr bakom sig!



"Whoa! You mean, like, you actually were a World War Two bomber pilot?"



IFR i Europa

Jag måste säga att IFR systemet fungerar och att även med en färsk IR-behörighet är det inga konstigheter under förutsättning att man gjort en noggrann planering. Man måste hålla koll på vädret så att man säkert kan starta och landa, icing är inget stort problem på sommaren men fortfarande något man kan råka ut för i närheten av 10000 fot. Konvektiva moln som man inte kan flyga över kan definitivt vara ett problem och de kan vara kraftiga nere på kontinenten så det var i alla fall något som jag var nervös över och hade extra koll på. Rutinerna på olika flygplatser skiljer och man bör kontakta de flygplatser man planerar att besöka i förväg. På Weeze är handling obligatorisk och Caen kräver 24h prior notice samt att man skickar in ett formulär för tullen. Autorouter är ett fantastiskt verktyg och jag hade inga problem med de färdplaner som det genererade.

Bränslet kan vara lite dyrt (i varierande grad) men maskinen (SEFCE) är förnämligt snål och förbrukade pålitligt 32 liter/h med 65% effekt och rätt magring enligt EGT och fuel flow.

Om du funderar på att flyga ned i Europa på en kortare eller längre tur med din IR-behörighet – just do it!

Gustav Rånby – 29 juli 2017

Bilder från vår Facebookgrupp

Allt som har hänt under året i klubben har inte dokumenterats med artiklar i "Kontakten". Här är därför ett urval av bilder som lagts upp på LFK – Linköpings Flygklubb Facebookgrupp.



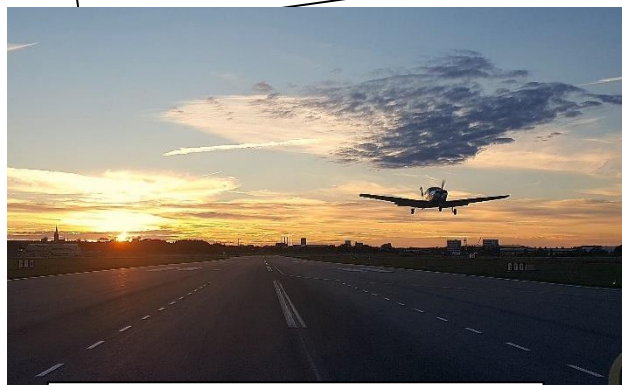
Klubbkväll. Marcus Wandt och Nicke berättar om Gripen E.



Sture och Lars har jobbat på med klubbhuset. Halva huset har fått fodring av stommen.



Christian Svensson och vår flyglärare Göran Brask på långresa till Tallin.



En av alla landningstävlingkvällar.



Peter Lindh och hans kollegor från Landeryds Golfklubb fixar gräs på rampen till klubbhuset.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Briefingrummet blev färdigt!



Fika eller styrelsemöte....svårt att avgöra! 😊



Tyvärr så var det bara möjligt med islandning i någon vecka detta år. Tore Mårdh hade plogat bana på St Rängen och Gert passade på!



EK tårta?



Ur minnenas arkiv: Dessa piloter efter en nyårsflygning 1983 för att fira att detta år fyllde klubben 50 år. De bildade ett L (50) med enbart klubbens maskiner som då bestod av 1st Super Cub SE-CSE en MFI 15/17 SE-XCF, en C182 SE -GYI, två C172 SE- IFB SE -GYB samt tre C152 SE-IFX SE-IFY SE-IFZ.

Piloterna är från vänster Harri Jalonen, PeGe Lundborg, Johanness, Jeije Sundell, Nils- Eric Zander, P-A Carlsson ,Erling Balsnes samt Sven -Eric Larsson



Ur minnenas arkiv: En ung Håkan Olsson och Karl Gerhard "Barlasten" Pettersson lägger ut dukmål för en tävling 1980-04-20.

Visingsö Fly-In 2017



Visingsö är ett av de pärlor till flygfält som ligger inom lagom flygavstånd från ESSL. Jag brukar åka dit minst någon gång per flygsäsong. Dels för att det är ett trevligt resmål och dels för att stödja Jönköpings Flygklubb som driver fältet.

Första helgen i Augusti så brukar det arrangeras Fly-In. Jag var där för två år sedan och det var en mycket trevlig upplevelse. I år så tänkte jag och Johanna stanna över natten och tälta och grilla med de andra flygnördarna.

Men på lördagsmorgonen så såg det mycket tveksamt ut. Västliga vindar på 10-15 knop och risk för byar upp till 20-25 knop. Jag kontaktade Per

Wernholm och Mattias Kastman som också skulle flyga dit och vi beslutade att vi skulle träffas på klubben för att diskutera om vi skulle flyga eller inte. Start och landning på Saab var inte problemet då vinden låg mer eller mindre rakt i bana 29, men på Visingsö så var risken för mer eller mindre rak sida oavsett om man valde bana 19 eller bana 33.

De kraftigaste vindarna var troligtvis i samband med Cb och de är lätta att undvika. Vi beslöt oss därför att starta och göra ett landningsförsök. Om det var för bökiga vindar så hade vi i varje fall fått en trevlig flygtur. Eftersom det var turbulent luft så åkte vi enskilt på ditresan. Per startade först i SE-KIT, sedan kom jag och Johanna i SE-KMH och sist Mattias och Viktor Lidman i SE-MEB.

På vägen till Visingsö så var det kytigt och en hel del stora Cb med kraftig nederbörd. Men det var fin sikt och sol. Jag beslöt mig för att flyga in över plats ESSI och landa bana 19. Det började dyka upp en hel del andra flygplan, men jag låg först i varvet. Vinden var mycket stabilare än vi hade räknat med, så landningen gick bra.



Sedan var det bara att parkera KMH bredvid banan och gå fram och hälsa på flygkamrater från hela Sverige. Vi tillbringade sedan dagen på Visingsö, pratade flyg, tittade på flygplan och fikade. Jönköpings Flygklubb hade fixat korv, våfflor och kaffe. Vädret var finfint hela dagen, så det var en mycket trevlig Fly-In även fast vindarna resulterat i betydligt färre besökare än 2015.

Det fanns en hel del intressanta maskiner att titta på. Jag fastnade för en mycket fin Delta Trikes Aviation J-Ro 914 Autogyro samt en Zenith CH 701 som är en ultimat STOL-kärra. (Kolla på framkantsklaffarna på bilden nedan).

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Eftersom det fortfarande var en hel del regnskurar i området så beslöt jag och Johanna oss för att inte stanna kvar över natten och tälta, utan vi lämnade Visingsö samtidigt med SE-GCM (Linköpings Segelflygklubb Supercub med Gert Eriksson vid spaken) och SE-KIT.

Efter start så samlade vi ihop till en tregrupp med GCM först och KIT/KMH på varsin vinge. Även på hemvägen så var det en hel del Cb och regnskurar. Vi flög i tregrupp fram till Borensberg där vi delade upp då GCM skulle landa på Finspång.

Jag och Per fortsatte i rote mot Saab. När vi närmade oss Roxen så såg vi att det låg ett stort Cb strax norr om fältet och ett ännu större en bit söder om. Vi lade oss därför i ett väntläge över Roxen tills tornet rapporterat att vinden mojnät något och sedan så smet vi in och landade innan regnskur nummer två kom in över fältet.
Vi hann

precis börja dra in flygplanen i hangaren när regnet började smattra på plåttaket.

Allt som allt en mycket trevlig flygtur! Jag rekommenderar alla medlemmar att flyga till Visingsö då och då och betala en hundralapp (landningsavgiften är 60 kr) så att Jönköpings Flygklubb har råd att fortsätta hålla fältet i skick.

Foto: Johanna Lensell/Björn Rystedt



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Med mycket kort förvarning så blev LFK erbjudna att arrangera SM i Precisionsflygning och Civil Flygfemkamp den 25-27 augusti. Det innebar att den Safaritävling som hade planerats att hållas under året ersattes av SM. På hemsidan finns ett videoreportage från första dagens tävlingar som Corren lagt ut.

SM dag 1



Vädergudarna valde att inte visa sig på sin bästa sida när SM i Precisionsflygning och Civil Flygfemkamp påbörjades i Linköping. Låga moln och regn resulterade i att det planerade navigeringsmomentet genomförs först i morgon. I stället så inleddes dagen med simning och punktorientering då vädret var för dåligt för flygning.

Efter lunch hade regnet avtagit och molnbasen höjt sig. De tävlande samlades vid 13.30 för genomgång inför precisionslandningarna. Tävlingen genomfördes sedan i grupper av tre flygplan där grupperna först gjorde ett pass med den första motorlandningen följt av en bedömningslandning. Sedan startade nästa grupp. Totalt blev det sju grupper. När alla flugit ett pass så genomfördes pass nummer två med en bedömningslandning utan klaff och avslutningsvis en motorlandning utan klaff.

Allt flöt på mycket bra med endast ett kort uppehåll p.g.a. civil trafikflyg som skulle landa. Corren 24 kom förbi och intervjuade oss. Fotografen fick även prova på att precisionslanda i klubbens

DA-20. Vi får se när reportaget finns tillgängligt på nätet.

På eftermiddagen bröt solen igenom molntäcket och det kändes skönt att stå ute på fältet och titta på tävlingen. T.o.m. ett par besökare dök upp för att titta på tävlingen trots att den officiella besöksdagen inträffar först i morgon.

Kvällen avslutades med grillning och förberedelser inför morgondagen. Då fortsätter tävlingen med navigering och avslutningsvis löpning med jaktstart.

SM dag 2



På andra SM-dagen så var vädret betydligt bättre än [dagen innan](#). På programmet stod det precisionsnavigering. Momentet genomfördes i två startgrupper där det snabbaste flygplanet startade först i varje grupp.

Först så fick deltagarna visa på sina teoretiska kunskaper i planering av en navigering. Sedan så var det upp till bevis genom att flyga den planerade ruten.

Varje brytpunkt skall passeras vid exakt tid och det utlagda dukmålet identifieras. Sedan finns det

hemliga dukmål längs med banan som skall identifieras och markeras på kartan. Slutligen finns det ett antal foton på objekt längs med banan som piloterna skall försöka se från luften.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samtidigt som tävlingen pågick så hölls ett öppet hus på klubben. Det var även möjligt för besökare att komma med flygplan på vår Fly-In. Linköpings Segelflygklubb visade upp ett av sina flygplan. Tyvärr så konkurrerade Linköpings Stadsfest om besökarna så det var många funktionärer på varje besökare. Klubbens funktionärer hade även fullt upp med att tanka flygplan samt att följa de tävlande piloterna in till debriefingen där kartor och de lagrade GPS-loggarna skulle utvärderas.



Vid



femtiden så var det dags för det sista momentet, terränglöpning. Det genomfördes med jaktstart där den som ledde efter de första fyra momenten startade först.

Under tiden så förbereddes hangarfesten, eller som det blev, klubbhusfesten. Då vi bara var runt 50 personer så tyckte vi att det var trevligast att hålla festen i klubbhuset.

Efter huvudrätten så presenterade KSAK f.d. generalsekreterare Rolf Björkman segerna i årets SM.

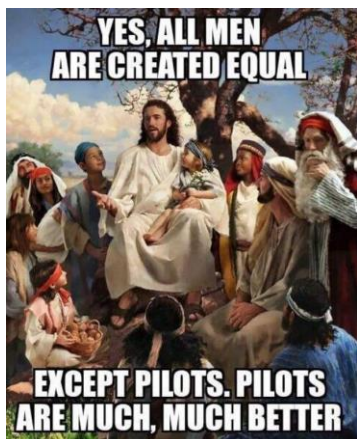
- Segrare i Precisionsflygning blev inte helt otippat Lars-Inge Karlsson från Gävlebygdens Flygklubb. Han tog därmed sin tionde SM-titel! Bästa LFK:are blev Lars Östling på en femteplats.
- Segrare i CFFK – Civil Flygfemkamp blev Åse Kristoffersson från Söderslätts Flygklubb. Det var första gången det blev en damsegrare i denna tävling! Torbjörn Ohlén

tog en hedrande silverplats för LFK i CFFK.

Den kompletta listan över segrare kommer att [presenteras av KSAK](#).

Avslutningsvis så tilldelades Linköpings Flygklubb KSAK guldplakett som tack för att vi arrangerade SM.

Stort tack till alla medlemmar som varit med och jobbat i helgen. Extra tack till Lars Östling som varit djupt inblandad i att arrangera själva tävlingen och därför inte kunde vara med själv i CFFK.



Eksjö flygdag 2017



Det är gott om flygdagar under sommarsäsongen i Sverige, men [Eksjö flygdag](#) brukar vara lite extra för oss flygande flygnördar. Det är inte alla flygdagsarrangörer som gör sig besväret att tillåta besökare som kommer flygandes. Att den dessutom inte hålls varje år gör det bara mer kul att åka dit. Sist den hölls var 2012 och då flög jag dit i en av klubbens PA-28:or. Den här gången fick det bli klubbens DA-20, SE-MEB.

Min ursprungliga plan för helgen var att först åka ner till Danmark och gå på Roskilde Flygshow, men då jag blivit inbjuden på 70+60-årskalas i Horn på lördagen så ändrade jag planen till att landa på Hornlanda på lördagen och sedan åka vidare till Eksjö på söndagsmorgonen.

Hornlanda är ett litet privatägt flygfält och finns inte i svenska flygfält. Jag ringde därför och kollade om det var OK att landa. Det var inga problem och vi var hjärtligt välkomna. Fältet är asfalterat och 800 m långt, men bara 8 meter brett. Det är dock OK för klubbmedlemmar att landa där om vår Motorflygchef gett OK.

På lördagen blåste det en hel del och tyvärr så låg vinden mer eller mindre rakt i sida på Hornlanda. Klubbens ordförande, Nicke, som också skulle gå på födelsedagskalaset, flög ner till Hornlanda i sin PA-28:a. Vi beslöt att det var lite för kyttigt för roteflygning och flög därför enskilt. När man landar bana 21 på Hornlanda så är det ofta nedsvep på kort final. I kombination med kyttigheten så höll jag därför högre fart på finalen. Med en DA-20 så innebär det problem vid landningen då det är mycket svårt att få ner farten, så landningen blev mer av en nerkomst.

Festen var i varje fall mycket trevlig, även fast jag fick ta det försiktigt med Champagnen. Vi sov över hos värdparet och fick sedan skjuts ut till Hornlanda på söndagsmorgonen. Vädret på morgonen var bra och blåsten från lördagen hade lagt sig. Även i starten kan man annars få fundera till lite i en DA-20, då sidvind i kombination med smal bana kan vara intressant med bara differential styrning m.h.a bromsarna innan man får upp farten.

Jag hade fixat PPR till Eksjö och fått en landningsslott klockan 09.44. När jag närmade mig Eksjö så hörde jag på Sweden Control att det kom flygplan från alla håll för landning i Eksjö, bl.a. ett tyskt flygplan som verkade ha fått fel frekvens för Eksjö Radio (de bytte för ett par år sedan). Jag fick kontakt med ett flygplan på en skärande kurs och beslöt mig för att lägga mig bakom det för att åtminstone ha visuell kontakt med ett av flygplanen i varvet. Flygplanet framför mig flög in över Eksjö och anslöt på medvinden. Eksjö Radio gjorde ett bra arbete med att meddela var andra flygplan befann sig.



Landningen blev betydligt bättre den här gången och klubben hade massor med personal på plats som visade oss vägen till parkeringsområdet. Där var det fullt med andra flygplan. Förutom de flygplan som deltog i uppvisningen så var det minst ett femtiotal flygande besökare.

Vi träffade snabbt massor av LFK:are. Givetvis så hängde de alla kring närmaste matställe. Vi tog en kaffe och snackade lite flyg innan showen började. En stor fördel med flygdagarna i Eksjö är att man står långs med banan och har mycket nära kontakt med både flygplan i luften och veteranflygplan som fått hedersplatser nära publiken.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Flygprogrammet var mycket trevligt och innehöll mycket blandade uppvisningar.

- Gustav Salminen gjorde ett mycket fint program i sitt segelflygplan. Han är nybliven världsmästare i segelflygning och det syntes. Sverige är mycket framgångsrik och har vunnit flera VM de senaste åren. Förra året Sebastian Jansson och Johan Gustavsson 2010 och 2013.
- Biltomas Spitfire var på plats och gjorde som vanligt en utmärkt uppvisning. Ljudet i motorn ger, som Gunde Svan en gång i tiden sade, Ståpås! Per Cederqvist har fått ihop imponerande 500 h i Spitfire och borde därmed vara en av världens idag mest erfarna Spitfirepiloter.
- Linköpings bidrag till flyguppvisningarna var Pelle Englund som gjorde en fin uppvisning i MVFK:s Bulldog, SE-MEK.
- Jacob Holländer gjorde en imponerande uppvisning på låg höjd i sin supermodifierade Pitts. Med en gigantisk motor i förhållande till flygplansvikten och en skicklig pilot bakom spaken så går det att göra det mesta med ett flygplan. Knivpassagen någon meter över banan var spektakulär!
- Flygvapnet deltog med HKP 15, Tp 84 Hercules och som avslutning tittade incidentroten förbi med två JAS 39 Gripen lastade med fälltankar. Flygvapenchefen, generalmajor Mats Helgesson landade i helikopter och invigde flygdagen.

Ett extra kul inlägg i uppvisningen var hyllningen till A.J. Andersson. En rote Bücker Jungmann och Bücker Jungmeister flög tillsammans med en tregrupp Saab Safir. Alla designade av A.J. Jungmeister dessutom med den passande beteckningen SE-AJA (A.J. Andersson). Extra kul var det att A.J:s son Jan fick flyga med i Jungmeister den dagen innan. Jag har själv haft nöjet att flyga med Jan i en Saab Safir på hans 80-årsdag! Jag hoppas att det skrivs en bok om A.J. förr eller senare. Han är tillsammans med Albin Ahrenberg ett par av svensk flyghistorias viktigaste personer som det inte skrivits så mycket om (förutom att Albin skrev en del om sig själv).



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Det var skiftande väder under flygdagen. Väderprognosen sade regn och det kom ett par regnskurar, men största delen av dagen så var det bra väder. Inför hemresan så började det att bli svart i horisonten och alla de flygande besökarna skyndade sig till sina flygplan. Det flöt på mycket bra med uttaxning och start och vi undvek den ankommande skuren med ett par minuters marginal. På vägen hem så fick vi kryssa runt ett par rejäla skurar och vi hörde de andra flygplanen som var på väg mot Saabfältet för landning. Förutom SE-MEB så hade även SE-KIT och SE-KMH från LFK samt ett antal av de privatägda flygplanen i Linköping varit nere i Eksjö. Östgöta Control fick sig nog ett rejält uppvaknande då det plötsligt dök upp massor av flygplan (utan färdplan) på väg från Eksjö.

Vi lyckades i varje fall till slut klämma in oss mellan två kraftiga regnskurar och precis få in SE-MEB i hangaren innan regnet började smattra på hangartaket.

Tack till Norra Smålands Flygklubb för en väl genomförd flygdag. Jag hoppas på att det finns krafter kvar att göra om det i närtid!

Frivilliga Flygkåren



Som många klubbmedlemmar har sett, så är våra plan ibland bokade för FFK. FFK har en betydande verksamhet och är representerade i hela landet och leds av länsflygchefen i resp län. Kårstaben finns för övrigt på Västerås flygplats.

FFK är en frivillig försvarsorganisation med c:a 2400 medlemmar. Vi utför olika uppdrag i hela Sverige och flyger totalt c:a 8000 tim/år.

Det finns 3 huvudspår i verksamheten, FIG (Flyginsatsgrupp), SIG (Sjöinsatsgrupp) och Hemvärnsflyg. Övrig verksamhet är viss havsövervakning, skogsbrandflyg och vi kan även vara behjälplig vid eftersök.

Jag själv är chef för en Hv-flygto (HemvärnsFlygTropp). To består av 2 st flyggrp med 9 man i varje grp (1 grpC, 1 stf grpC, 1 signalist, 6 st piloter) samt en bevakningsgrp om 8 man. I varje flyggrp ingår det 2-3 plan. Dessa hyrs in av försvarsmakten vid övningar resp. skarpt läge.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Flygto ingår i ett HvUndkomp (HemvärnsUnderättelsekompani) där flyget ska fungera som en spaningssensor. Personalen som ingår i troppen bär militär uniform och är i skarpt läge beväpnade med pistol för eget självförsvar. Bevakningsgrp har tyngre beväpning.

Uppgifterna består bl.a av att ytövervaka områden, ta bilder av intressanta objekt, göra maskeringskontroller av egna förband, rekognosera, transportera både personal och viss materiel.

Hv-flygto är kontrakterade att göra 8 hv-dygn/år och är krigsplacerade vid Hv-Undkomp. Hur ser då vår övningsverksamhet ut? För att kunna hålla färdigheten så övar vi c:a 1 ggr/mån från februari till november med "egen träning". Därutöver tillkommer alltså kontraktsdelen med 4 dygn på våren och 4 dygn på hösten.

Nu i år hade man slagit ihop alla dygnen så vi gjorde alla 8 dygn sammanhängande. Detta berodde på att vi deltog i försvarsmaktsövningen AURORA. I den övningen grupperade vi på Stegeborgs flygfält. Förläggning i tält. Maten fick värmas på eget spritkök. Vi fick låna marinans duschar och toaletter så livet blev trots allt drägligt. Fältet var blött och halt vilket gjorde att flygskickligheten fick tas fram för att göra landningarna med stor precision.

Uppgiften var att ytövervaka Vikbolandet samt skärgården runt Arkösund. Det hela går ut på att samla in en "normalbild" av området och därefter kunna lokalisera avvikelser typ fordonsansamlingar som normalt inte har funnits där tidigare mm.

Uppgiften i skärgården var att försöka utröna om det fanns "fientliga" båtar i området...och det fanns det. Dessa hade som igenkänningstecken en nationalitetsflagga av specifik färgställning. Personalen ombord bar även vita armbindlar. Vi fotade av misstag egna båtar som deltog i övningen pga att de hade överlevnadsdräkter med vita reflexer på armarnas nederdel. Egna båtar förde också tretungad örloggsflagg men den missade vi i början. Det fanns alltså fientlig (spelas) verksamhet i området som störde normalbilden. Den fientliga verksamheten hittade vi spår efter och vi fick senare veta att den lede "fi" hade svårt att ta sig in i området pga av övervakningen både från luften och spaningsgrp på marken.

Efterhand som veckan gick tillfördes andra förband till området som så småningom tog över Hv-Undkomp uppgifter i området. Hv-Und kunde dra sig ur och avrusta samt rycka ut efter 8 intressanta dygn.

Lars Andersson
C Hv-flygto

Höstmöte 2017



Den 18 oktober så var det dags för LFK höstmöte 2017 och med det även val av nya styrelsemedlemmar.

Nicke inledde mötet med en översikt av vad som hänt i klubben under året, där [SM-arrangemanget](#) och [Berlinresan](#) givetvis var några av höjdpunkterna.

Klubbens flygplan har fungerat bra under året. Alla är nu uppgraderade med Mode S transponder. Under hösten så kommer PA-28:orna att uppgraderas med ny avionik för att klara av kravet på 8,33 kHz frekvensseparation. Arbetet med att köpa in en ny PA-28 pågår för fullt, men ännu så

har man inte hittat något passande objekt. Klubbens PA-18 är fortfarande under renovering och styrelsen söker efter någon som kan ta hand och leda arbetet.

Klubbhuset blir allt mer iordningställt. Klassrummet har döpts efter [Sture Bjelkåker](#) som avled under året. [Simulatoren](#) är driftsatt och kommer att certifieras för att användas i utbildningen. Även utsidan börjar

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

komma på plats. Gräsmattan vid rampen upp mot bygglokalen är på plats och arbete pågår med att sätta panel längs med grunden.

Saabfältet kommer att byggas om de närmaste åren och klubben driver frågan om att i samband med detta även anlägga ett 800 m grässtråk vid sidan om den ordinarie banan.

Under perioden sedan vårens [årsmöte](#) så har tre elever gått EK, Karl-Johan Drufva, Tommy Landberg och Bagdan Zamcanu. Två elever har tagit PPL-certifikat, Fredrik Berggren och Karl-Gustav Karlsson. Sex elever har tagit IR-certifikat, Björn Martinsson, Christian Svensson, Erik Totland, Erik Soomro, Björn Algvist och Daniel Wikberg. Stort grattis till er alla!

Erik Bodin och Mattias Kastman drog den ekonomiska situationen. Den ackumulerade flygtiden har tyvärr sjunkit något 2017 jämfört med året innan. Ekonomin är fortsatt bra och även med den kommande investeringen på ny avionik så finns det utrymme för att investera i ett nytt flygplan.

Mötet beslutade att medlemsavgifterna och timpriserna kommer att ligga kvar på förra årets nivå. Detta för att möjliggöra investering i nytt flygplan.

Avslutningsvis så skedde val av styrelse till 2018. Nicke omvaldes till ordförande med mandat till 2018-12-31. Per Wernholm, Erik Bodin och Fredrik Ek omvaldes som styrelsemedlemmar med mandat till 2019-12-31. Michael Carlsson och Jennifer Bihagen nyvaldes till styrelsemedlemmar med mandat till 2019-12-31. Oskar Tinnerholm och Peter Lindh nyvaldes till styrelsemedlemmar till 2018-12-31. Mattias Kastman, Peter Lundgren och Jesper Tordenlid fortsätter som styrelsemedlemmar med mandat till 2018-12-31. Det som var glädjande var att valberedningen hade haft förmånen att ha fler intresserade medlemmar än det till slut visade sig finnas behov av till styrelse för nästa år!

De avgående styrelsemedlemmarna Stefan Ahlgren, Alexander Pattyraïne, Peter Hultberg och Björn Mårtensson kommer att tackas av i samband med vårens årsmöte.

Per-Olof Marklund, Jörg Schminder och Björn Rystedt omvaldes som valberedning under 2018.

Som representant till KSAK årsmöte kommer klubben skicka ordförande eller av honom utsedd medlem. Niklas Larsson och Karl Andersson är LFK förslag till KSAK styrelse.

Det formella mötet avslutades efter detta. Till klubbmedlemmarnas förvåning så serverades det inte Bullens Pilsnerkorv, utan styrelsen hade tagit det ovanliga greppet att servera Kassler med Potatisgratäng! Som straff för traditionsbrottet så tog gratängen lite tid på sig att bli varm så mötet fortsatte en stund till med informella diskussionspunkter.

Klubbens långresa 2019 kommer att börja planeras under vintern. Ett förslag som kommit in är Normandie. Det är dock en stor utmaning att få ihop tillräckligt många intresserade medlemmar till en sådan resa då det krävs ett antal dagar tur och retur.

Det uppstod även en diskussion kring medlemsarbete och framför allt städning av klubbhuset. Tyvärr så är det många medlemmar som inte har kunnat ställa upp med jourtjänst. Frågan är städning då ska ske? Mötet tog inget beslut avseende detta, men från de närvarande så ansåg man att det är upp till alla som använder huset att städa vid behov. "Din mamma flyger inte här" kom upp som förslag. Dock så kommer inga arga lappar att sättas upp. Däremot så kommer städmaterialet att pekas ut bättre så att en medlem som upptäcker att papperskorgen är full vet var han kan hämta en ny sopsäck.



Hangarsopare De Luxe



Hangarsopare eller Flygmalaj var lite nedlåtande benämningar på de värnpliktiga soldater i Flygvapnet som inte höll på med teknik och flygplan.

Den kanske mest kända hangarsoparen är [Flygsoldat 113 Bom](#). Han ses ofta stående med kvast utanför hangaren och tittar på flygplanen i luften.

Nils Poppes filmer om Fabian Bom roade många svenskar på bio. En av dessa utspelade sig på F 18 i Tullinge och där iklädde sig Poppe rollen som [Flygsoldat Bom](#).

Vintern är nu i antågande även i Linköping. För oss privatflygare så innebär det mörka kvällar och färre möjligheter att flyga. Då ges det i stället tid att putsa på flygplanen, göra i ordning klubbhus, delta i klubbkvällar och givetvis städa ur hangaren. Vi piloter kan med andra ord vid behov även vara Hangarsopare!

Förra helgen var det klubbgemensam städning. Vi skurade golven i klubbhuset och rensade runt flygplanen i hangaren. Hangarsoparna kom fram, men som tur väl är så har vi en industridammsugare som fick samla upp högarna. Det var många medlemmar som ställde upp, så det gick snabbt att få ordning. Vi städade även upp på plattan och ställde undan förankringsblocken för att underlätta för vinterns snöröjning.

Nu ser det snyggt ut i hangar och klubbhus och flygverksamheten kan ta nya tag inför säsong 2018!



Upp i luften med Young Pilots



Tillväxten på framtida piloter är mycket viktig för allmänflyget i Sverige och inte minst för Linköpings Flygklubb. För två år sedan så gjorde LFK ett försök med att starta igång en [ungdomsutbildning](#). Tanken är att vi kommer att dra igång verksamheten igen efter jul.

En stor ungdomsorganisation med flyginriktning är [FFK Young Pilots](#). De bedriver sommarläger och har också en utbildningsverksamhet med lokala grupper spridda runt i Sverige. I Östergötland finns det ännu ingen lokal Young Pilots verksamhet, men det finns många ungdomar som är eller har varit medlemmar.

Den 31 oktober så anordnades en dag där piloter verksamma inom den lokala FFK verksamheten erbjöd Young Pilots ungdomar att komma upp i luften.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Dagens inleddes med teoriutbildning i form av meteorologi, navigering och flygplanskunskap. Efter det en gemensam lunch i klubbhuset och sedan flygning i LFK PA-28:or SE-IUD, SE-KMH och MVFK Bulldok SE-MEK. Det blev en kortare navigeringsrunda norr om Saab kontrollzon där ungdomarna fick pröva på att navigera och följa flygningen på karta, samt pröva på att spaka flygplanet (för den som hade tur i lottningen att hamna längst fram). Sammanfattningsvis: Kanonväder och en mycket trevlig flygdag!



Nu får vi se om Young Pilots kommer att starta en lokal verksamhet i Östergötland. Det vore mycket trevligt om de skulle vilja hålla till i vår klubblokal. Vi visade runt på de möjligheter som finns i klubblokalen med mötesrum och simulator. Sedan inte minst allt flygrelaterat som finns i Linköping. På så sätt så får vi ett naturligt nästa steg med vår egen ungdomsutbildning för 13-15 år, vidare in i Young Pilots för 14-25 år och sedan segel- eller motorflygsutbildning.

Lazarus, res dig upp och flyg!



Klubbens Cubprojekt [SE-KEG](#), har stått still ett tag. Vingar och roder har dukats om, men inte målats ännu. Skrov och vingar har sedan dess stått i hangaren och i stället har Jungmannprojektet fått låna bygglokalen mot att de byggde en målarbod som Cubprojektet skulle kunna dra nytta av. Nu har klubben äntligen fått tag på någon som är villig att driva projektet igen. Det är Lars Theodorsson som tar kommandot!

Den 29 november så började klubbmedlemmarna att göra ordning i bygglokalen. Målarboden demonterades och ställdes in i byggförrådet. Förrådsutrymmet där vi förvarat delarna till Cuben

städades ur och vi började montera upp hyllor för att bättre kunna förvara delarna.

Sedan så knuffades SE-KEG in i värmen igen. Nu börjar renoveringsarbetet. Avdukning av skrov står på schemat. Sedan ska det inspekteras, sprickundersökas, grundmålas och dukas på nytt. Ny Cubgul färg ska målas på skrov och vingar. Ny radio och ny transponder ska monteras in och till sist ska alla delar sättas ihop igen till ett fungerande flygplan.

De som är villiga att ställa upp i renoveringsarbetet samlas på klubben onsdagskvällar 18.00. Välkomna!

P.S: Om ni vill flyga in er på sporrhjul, eller bara fräscha upp gamla kunskaper så finns det möjlighet att hyra in LFSK Supercub SE-GCM för skolning via LFK. GCM tillbringar vintrarna i vår hangar och somrarna på Finspångfältet. När man sedan är influgan så går det att hyra SE-GCM genom att bli medlem i LFSK för att friflyga och bygga upp kunskap för att sedan kanske bli bogserförare åt LFSK.

Julgransflygning 2017



Foto: Bengt Bergholm

Återigen så lyckades LFK få ihop en fin flygande Julgran. Kanske inte lika stor och snabbflygande som de som [Flygvapnet](#) kuskat land och rike runt med, men åtta flygplan är inte fy skam!

Vi hade planerat med två alternativa helger där väder och tillgång på flygplan och piloter fick avgöra vilken dag som blev det slutgiltiga valet. Den 9-10 december så föll det ur på grund av KSAK-möte på LFK samt tillgång på piloter. Det medgav dock att fyra av de som skulle deltagit passade på att träna i fyrgrupp.

Den 16 december så var vädret en smula för dåligt med snö och låga moln. Men söndagen den 17 december inleddes med strålende sol, CAVOK – Inga moln och bra sikt.

Vi samlades på klubben och det visade sig att vi kunde få ihop åtta flygplan. Frågan var då hur vi skulle formera oss. Med en stor ”gran” och en kort ”stam”, eller en liten ”gran” med lång ”stam”. Vi valde det senare alternativet då vi tyckte att granen skulle se lite tom ut annars. Vi gick igenom procedurer för uttaxning, start, samling av förbandet, flygrutt och hur vi skulle avveckla förbandet inför landning. Östgöta kontroll informerades om flygrutten och vi fick ut transponderkod till förbandsledaren.



Foto: David Brohede

När vi gick ut till planen så såg vi att det låg en molnskärm söder om fältet. Vi pratade med de piloter som varit uppe och flugit och fick information om att molnlagret låg på ca 1300 ft, men att det verkade gå öster om fältet, vilket inte skulle påverka vår flygning.

Strax före start så fick vi reda på att flygplatsen ville sopa banan, men att de skulle flytta på sig när vi ville starta. Efter lite problem med att få igång FCE så stod vi till slut med motorerna igång. Då visade det sig att

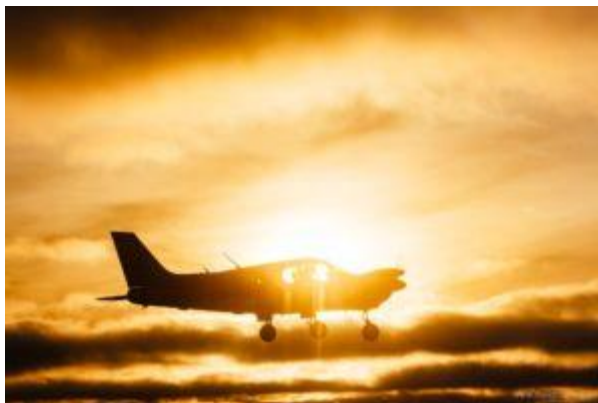
sopmaskinerna stod i fel banända, så vi fick vänta med motorerna igång. Efter lite radiokommunikationsproblem (SE-MEB hade svårt att få kontakt med sopmaskinerna), så började vi taxa ut ca 15 minuter senare än planerat. METAR visade då på brutna moln över fältet på 1000 ft. Vi hade planerat att genomföra navigeringen på 2000 ft, men sikten var god så förbandschefen tog beslut om att förbandet startar för att se hur det ser ut när vi väl kommer i luften.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Foto: David Brohede

Uppe i luften så visade det sig att vi fick stanna på ca 800 ft för att inte förbandsmedlemmar skulle riskera att komma in i undersidan på molntäcket i sväng. Förbundet samlade ihop på rakbana österut och svängde sedan upp mot Linghem och vidare ut över Roxen. Där klarnade vädret upp betydligt och gav tillfälle till fina fototillfällen då ljuset som kom av solen som lyste igenom de tunna molnskikten gav upphov till vackra effekter.



Vi fortsatte vidare bort mot Borensberg där vi vände för passage in över Malmen och Linköpings centrum. Vi fick kontakt med två flygplan från Norrköpings flygklubb som också var på väg mot Saabfältet och informerade dem om att det pågick snöröjning på fältet. Efter passage av Linköping så gick vi söderut mot Sturefors och på vägen tillbaka så fick vi kontakt med sopmaskinerna som behövde ca fem minuter på sig innan de kunde lämna banan. För att undvika att hamna i konflikt med Norrköpingsmaskinerna så tog förbundet ytterligare en sväng in över Linköping (som blev låg p.g.a. molnhöjden) och sedan ut över Roxen igen.

Till sist kunde vi gå tillbaka in mot fältet och dela upp på medvinden för att sedan landa rotevis. Även i landningen blev det en smula kommunikationsproblem med sopmaskinerna och de besökande flygplanen från Norrköping. Det förvärrades ytterligare av att ytterligare en maskin kom in för landning.

Efter att ställt in maskinerna i hangaren igen så gjorde vi en gemensam utvärdering av flygningen.

- Mycket bra fluget av förbandsmedlemmarna i betydligt sämre väder än vad vi planerat på Briefingen!
- Svårigheter med kommunikation med sopmaskinerna. Frågan är om det skiljer mellan radio 1 och radio 2 i våra maskiner?
- Svårigheter med väderplaneringen. En TAF är inte värd så mycket när det på helgerna, när tornet är stängt, saknas meteorologer som följer upp det aktuella vädret.
- Det är svårt att flyga med en lång ”stam” i julgransflygning då flygplanens riktning p.g.a. vindupphållning inte stämmer överens med färdriktningen. Nästa gång så väljer vi nog hellre större ”gran”.
- När tornet är stängt så gäller det att all trafik har bra radiodisciplin för att säkerställa att alla förstår när det sista flygplanet i ett förband har landat och lämnat banan.

Det blev i varje fall ett bra avslut på flygåret 2017. Linköpings Flygklubb önskar God Jul och ett Gott Nytt flygår 2018!



Foto: Bengt Bergholm



Precisionsflyg och Civil Flygfemkamp 25-27 Augusti Linköpings Flygklubb



Öppet hus lördag 26 augusti

- Hangarfest
- Fly-in
- Linköpings Stadsfest
- Motorflygets dag
- Presentation av Linköpings Flygklubbar

Besökare:

- Flyg - Saab/Linköpings Flygplats ESSL
- PPR enligt rutiner på vår hemsida samt NOTAM
- Ingen landningsavgift under helgen
- Bil - Pilotgatan 10



Välkomna!