

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2018

www.lfk.se



INNEHÅLL

Sid 2 Ordförandens inledning
Sid 3 LFK redo för att utbilda PBN!

Sid 4 Avionikutbildning

Sid 6 Jack Brown's seaplane base

Sid 9 Speed Weekend 2018

Sid 10 Årets första klubbkväll

Sid 13 En naken Cub!

Sid 14 Kögenäs Is Fly-In

Sid 15 Sri Lanka

Sid 22 Känd från Bio! / SE-KEG födelseplats

Sid 23 Från ö till ö

Sid 24 Sommarläger på ESSL

Sid 25 Flyghelg med Young Pilots

Sid 26 Celebert besök

Sid 27 SM i civil flygfemkamp (CFFK) och precisionsflygning 2018

Sid 31 The Scenic Route

Sid 39 Bygga motor i USA

Sid 42 Nya flygplan till Linköpings Flygklubbar

Sid 43 UGH!

Sid 44 Haveriutredningar

Sid 46 God Jul önskar LFK!

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

(Ur årsberättelsen 2018)

Fokus för styrelsens arbete under året har varit att driva ett "normalläge" på norra Plattan/GAC samt att inhandla ett nytt flygplan.

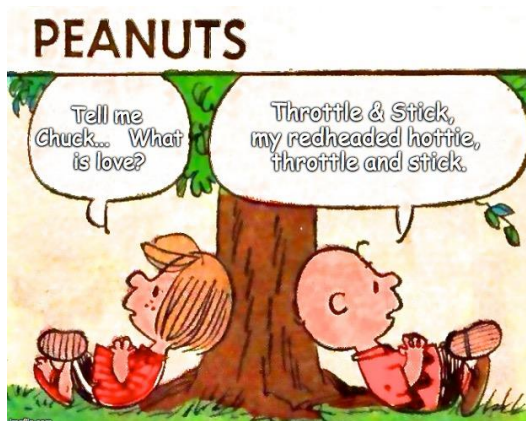


Klubbverksamheten har under året bland annat innehållit:

- Fly out till Normandie och Jersey med kringliggande flygplatser under juli månad med tre klubbflygplan och en privatist. 11 personer deltog.
- PBN-utbildning med över 100 deltagare är genomförd.
- Islandningar på Kögenäs isfält.
- Anskaffning av ny Archer, OY-UGH/SE-LRL.
- Archer SE-IUD och SE-KIT har under året försetts med Garmin 650 som primärt navigationsinstrument. De är i och med det godkända för PBN-inflygningar.
- Cadet SE-KMH är försedd med två Garmin G5 och två Garmin 430.
- "Roteuppvisning" på Stegeborgs nationaldagsfirande är genomförd med fyra flygplan.
- Julgransflygning med 7 flygplan

2018 har varit ett mycket positivt år för LFK då flygtidsuttaget har ökat, våra lokaler är mycket ändamålsenliga och vi har förnyat flygplansflottan. Styrelsen vill extra tacka skolchefen för sitt stora arbete med flygskolan, lärarsammanhållning och flygskolans dokumentation. Jonna Johansson har utöver ordinarie ATO-verksamhet även agerat sammanhållande för uppbyggnaden av nya klubbhuset. Kassörerna, Mattias Kastman, Erik Bodin har lagt ner ett stort arbete med att hålla ihop ekonomi och redovisningssystem. Slutligen ska alla medlemmar tackas för att de flugit och aktivt deltagit i klubbens aktiviteter under året. LFK är en klubb av och för medlemmar!

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.

LFK redo för att utbilda PBN!



Igår kväll genomförde LFK den första PBN-kursen för klubbens lärare. PBN – Prestandabaserad Navigering är en behörighet som kommer att bli ett krav för de som har IR-behörighet. SE-KIT och SE-IUD är nu modifierade med Garmin GTN650 som är tillåten för LPV – Localizer Performance with Vertical guidance inflygningar. LFK har precis fått utbildningsunderlaget för PBN godkänt av transportstyrelsen.

Edit: ESSL i början av 2019 blivit godkänd för RNP procedur till både RWY11/29!

Vad är då PBN?

I grova drag är det att man i stället för att använda markbaserad navigeringsutrustning som VOR och ILS helt förlitar sig på GPS. I våra gamla Garmin 430 som sitter i

SE-KMH har vi tidigare kunnat använda GPS för navigering mellan två flygplatser, men för inflygningar så har vi fått förlita oss på ILS eller NDB. Med Garmin GNT650 så kan vi även göra GPS-baserade inflygningar! De markbaserade systemen är gamla och dyra att hålla i drift så i både Europa och USA så stängs dessa system av en efter en och då är det GPS/GNSS som gäller.

Vad krävs för att få göra en LPV-inflygning?

Givetvis så ska piloten vara utbildad och flygplanet ha utrustning som är godkänd. Detta markeras sedan i IFR-färdplanen med ett **B** för "LPV med SBAS stöd" samt **R** för "PBN approach". Sedan ska man under övrigt fylla i S1 för "RNP approach".

När man sedan flyger så ska man först verifiera att GPS-databasen är giltig (uppdateras var 28:e dag). På GTN650 så ska "SBAS" vara förvald. SBAS – Satellite Based Augmentation System ökar GPS precision samt förbättrar integriteten genom att övervaka att positionen är korrekt. Man ska sedan verifiera att GPS täckningen är bra vid planerad landingsbas vid den tidpunkt man tänker landa (s.k. RAIM). Denna övervakas sedan kontinuerligt under flygningen, s.k. ABAS – Aircraft Based Augmentation System som använder fler satelliter för inmätningen av positionen för att kunna upptäcka fel i positionsmätningen. Det sista man ska göra är att välja en inflygningsprocedur på landningsbasen och verifiera dess positionsdata med aktuell flygplats inflygnings-plate.

LFK kommer att uppdatera IFR checklistorna för PA-28 om man planerar att genomföra en PBN flygning:

- Nav database Valid
- SBAS selection.....EGNOS On
- RAIM prediction..... Available
- Plates & GPS..... Match

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

SE-KMH kan komma att få PBN kapacitet senare genom att modifiera de nuvarande Garmin 430 till 430W. Detta är dock inte beslutat av klubben ännu.

LFK genomför utbildningskvällar för PBN teori. Sedan är det 1-2 flygpass och en uppflygning som gäller för att bli godkänd för PBN.

Avionikutbildning



Förra onsdagen var det fullsatt i LFK skolsal. På programmet stod först en kort genomgång av Matilda Björnram från SMHI på deras nya tjänst av väderutveckling. Under 10-dygnsprognosen finns numera en tjänst "sannolikheter" där man kan se trolig väderutveckling i tre olika nivåer. Matilda stannade sedan kvar till fikapausen för att diskutera med medlemmarna vad de tyckte om den nya funktionen. Därefter så var det dags för utbildningen på den nya radioutrustningen i våra flygmaskiner som leddes av Erik Bodin. Klubben har satt ihop en lathund för hur radioapparaterna fungerar och den har skickats ut via mail till alla medlemmar.

IUD/KIT får samma lösning (se bilden ovan):

- Högst upp en Garmin GMA345 audiopanel med Bluetooth-koppling. I princip samma panel som klubben har i vår DA-20. Det vänstra volymvredet påverkar enbart piloten och det högra co-pilot samt passagerare. Det går att sända på en radio och lyssna på en. (Märk väl att varje

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

radio sedan också kan passa en kanal så i teorin kan man sända på en kanal och passa tre. Risk för missförstånd! Aux1 och Aux 2 är för att lyssna på DME/ADF! Den lilla "play" knappen spelar upp senaste radioanrop. Intressant funktion om man missat vad tornet sade och det är mycket radiotrafik så att man får svårt att be dem repetera meddelandet. Det finns två knappar "ics isolation" för att isolera piloten respektive besättningen från passagerare. Det går som sagt var även att koppla upp en mobiltelefon eller liknande mot Bluetooth för att lyssna på musik!

- I mitten är COM1/NAV1. En Garmin GTN650 som har stöd för 8,33 kHz kanaldelning och precisionsinflygning (PBN) med hjälp av GPD. Den styrs till största del med pekskärm. Frekvenser kan ställas in på två sätt. Antingen med vredet nere till höger, men eftersom 8,33 kHz kanaldelning ger upphov till en rackarns massa kanaler så går det långsamt. Då är det enklare att peka på STBY-frekvensen och sedan mata in frekvens med siffror direkt på skärmen. Byta mellan aktiv och standbykanal gör man genom att peka på COM-frekvensen. För att växla mellan NAV och COM inmatning så trycker man på vredet nere till höger. En trevlig detalj är att det går att mata in VFR inflygningspunkter genom att först skriva de två sista tecknen i ICAO-koden för flygplatsen och sedan de tre första för inflygningspunkten. T.ex. blir "Hovetorp" "SLHOV".
- Längst ner är COM2/NAV2, en Garmin GNC255A som även den har 8,33 kHz kanalseparation. Val mellan COM/NAV görs med knappen c/n. En trevlig detalj är att när man valt frekvens så visas vilket torn/funktion man pratar med under frekvensen!
-
- SE-KMH får ärva de bägge Garmin 430 som tidigare satt i KIT/IUD som COM1/COM2/NAV1/NAV2. De kommer initialt inte att moddas till 430W och är därmed inte godkända för GPS-inflygningar! KMH får dessutom horisont och kursgyrona utbytta mot Garmin G5. Detta sänker driftskostnaderna då de gamla gyrona är känsliga och behöver lagas/underhållas ofta. Kursgyrot slavas från en sensor i vingen och behöver inte längre resas som de gamla gyrona. Horisontgyrot kan även presenteras på kursgyrot, men inte tvärtom.



Jag har efter utbildningen provat KIT ett pass och ljudet i den nya audiopanelen är mycket bra. Inga problem med hörbarhet och störningar som i de gamla audiopanelerna.

GTN650:an kommer att ta ett par pass innan man kommer in i all funktionalitet. Det kan vara värt att köra simulatoren som finns att ladda ner från Garmin. En sak som störde mig mycket var att när jag flög på 1000 ft så blev markdatabasen gulmarkerad (höjdvarning antar jag). Detta gjorde att även lufrumsmarkeringarna blev svåra att se. För att ta bort varningen så fick jag välja bort terrängdatabasen (eller flyga på högre höjd). Det här känner jag igen även från Garmin G500 i vår DA-20. Systemen är inte riktigt gjorda för VFR lågflygning, utan för IFR på höjd! Jag må dessutom vara en smula konservativ, men musik via Bluetooth i pilotens hörlurar upplevde jag inte som något som förhöjde min flygning.

Efter genomgångarna serverades det "Bullens" samt en smaskig "Jansons Frestelse" som Gert kokat ihop med hemligt recept.

Jack Brown's seaplane base

I månadsskiftet november-december slumpade det sig så, att jag och Magnus Brege hamnade i Orlando i Florida samtidigt i samband med tjänsteresor. Vi passade då på att ta ett par dagar ledigt, och tog amerikansk sjöbehörighet på Jack Brown's Seaplane Base i Winter Haven.

Jack Brown's Seaplane Base håller till i Lake Jessie, strax bredvid landflygfältet Gilbert Field utanför Winter Haven. De har ett hus byggt på pålar och bryggor ut i vattnet, och en stor



Basens hus står på pålar ut i vattnet

hangar uppe på land. Det finns två ramper ned i vattnet, och fem gula J3 Cub på flottörer. De har också en Super Cub och en Maule också de på flottörer, så klart. I huset finns det en lektionssal, en samlingssal och kontor. Det är fint och gemytligt, mycket trivsamt.

Brown's Seaplane Base är gammal (grundades 1963), och har utbildat massor av folk i konsten att handskas med sjöflygplan genom tiderna. De erbjuder en tvådagarskurs som slutar med en enstaka timmar om man bara vill prova på.

Vi valde att ta hela tvådagarskursen. För att få



amerikansk float rating, men de erbjuder även en kortkurs utan rating om man vill. De erbjuder även

Magnus och Ben taxar ut inför första passet

behörigheten måste man först få ett amerikanskt certifikat baserat på sitt svenska. Det går till så, att man i god tid (minst 90 dagar innan!) ansöker om ett "letter of verification" hos FAA, och när man fått det skall man registrera sig i IACRA på nätet, som är ett webbaserat verktyg för att göra ansökningar till FAA i. När det är gjort behöver man besöka en FAA-representant på plats i USA, men det är de på basen så att det var bara att göra där. Det var bara pappersarbete – och det var det första vi gjorde första dagen, tidigt på morgonen.

Efter pappersarbetet startar kursen med en teorilektion! Ben, som skulle bli Magnus instruktör, höll i genomgången och lärde oss om olika sätt att taxa på vattnet, sidvindslandningar, blekelandningar etc. Ben som arbetat kommersiellt uppe i Alaska med en De Havilland Beaver på flottörer som arbetsplats hade en hel del intressanta erfarenheter att dela med sig av.



Magnus och Ben i luften

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Tim, som sköter marktjänsten, tar emot och förankrar när man lägger till mot rampen

Därefter börjar flygandet. Vi hjälps åt att göra daglig på ett av planen, knuffa ner den i vattnet, och Magnus och Ben taxar sedan ut. Jag får vänta lite på min instruktör, och tittar på under tiden. Bakom Magnus plan några meter ut i vattnet framför mina fötter dyker en alligator upp. Vi ser senare även sköldpaddor i vattnet. Under tiden är det rätt mycket trafik i luften till Gilbert Field som ligger precis bredvid. Fältet är okontrollerat, men trots det är det ganska stora flygplan som kommer dit – inklusive bizjets, och det känns ju lite ovant i svenska ögon. Ännu mer ovant känns det faktum att J3-cubbarna vi flyger, inte ens har radio alls. Bara två av dem har ens

batteri, och det används bara för elstarten. De har intercom, men den drivs av ett vanligt 9-voltsbatteri. De enda instrument vi använde oss av var motorvarv och höjd, i övrigt fick vi höra att allt annat skulle sitta som känsla i kroppen.

Min instruktör, Eric, dyker upp och efter tillsyn och iputtande av en till J3 i sjön får jag sätta mig bak. Bak är ju PIC i en J3. Eric får stå på flottören och starta motorn för hand, för den J3 vi har saknar startmotor. Sedan lättar vi och Eric låter mig på lite höjd känna på planet i lite branta svängar etc. Det är nog lika mycket för att instruktören skall känna på eleven, gissar jag... Därefter kör Eric hårt. Han visar normal start och landning, och jag får sedan öva. Han visar sidvindslandning, och jag får sedan öva. Olika sätt att taxa på vattnet. Blekelandning. Hur man startar på en sjö om det är ont om plats. Första passet blir närmare två timmar och jag är rätt matt när vi landar in för lunch. Magnus har förstås fått samma duvning, och vi är glada för att vi trivs mycket bra med våra instruktörer.



Från vänster: Magnus, Chuck och Olivia på kontoret

Det är oerhört vackert! Det är platt som brukligt i Florida, och fullt av sjöar. Vi övar några start och landningar i en sjö, och åker sedan vidare till nästa sjö. Magnus ser Kermit Weeks ställe från luften, det ligger i närheten. Det är oerhört mysigt! Vi flyger med dörrarna öppna, det är lagom varmt, och det är en mysig känsla att ligga och guppa i vattnet efter varje landning.

Efter lunch fortsätter övningarna i samma stil, och efter att vi landat in för dagen blir vi häpna över att dagen gick så fort. Vi har då flugit i drygt tre timmar.

Dagen efter är vi lite nervösa. Det skall bli teoretiskt förhör, samt uppflygning. Vi försöker repetera teorin tillsammans i bilen på vägen till basen på morgonen. Väl på basen så är det i selen igen. Första passet är repetition samt uppflygning på låtsas med instruktören. Vi taxar ut med båda planen samtidigt. Det är helt vindstilla så sjön är spegelblank. Hela scenen är som en reklambild för sjöflyg. Jag som i stort sett alltid har min kamera med har lämnat den på land, men Magnus lyckas ta några bilder i alla fall.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Från vänster: Ben, Magnus och jag

Eftersom det är så vindstilla blir det många blekelandningar. Det är omöjligt att bedöma höjden över ytan när det är bleke, det fick vi se med egna ögon gång på gång. I stället måste man flyga så, att man flyger in över en punkt där det går att bedöma höjden – över näckrosorna utanför stranden till exempel – och där etablerar ett stabilt tillstånd med lagom sjunkhastighet och attityd. PPP fick vi lära oss – Power, Pitch och Patience. Etablera rätt attityd och effektuttag för lagom sjunk och sedan är det bara att ha tålamod och vänta tills man träffar vattenytan.

Väl på torra land igen blir det förhör! Det är Chuck som är vår examinator denna dag. Chuck är en av sönerna till Jack Brown som grundade flygskolan en gång i tiden. Tillsammans med brodern Jon driver han nu skolan, och de är FAA-godkända examinatore. Ben, som är Magnus instruktör, är gift med en av brödernas döttrar, och är antagligen den som tar över skolan en dag. Stället är ett riktigt familjeföretag.

Chuck är nog hyfsat snäll i sitt teoriförhör. Han ställer mest sakfrågor, mycket för att inte språket skall bli ett problem. Jag lyckas inte alls svara rätt på allt, men jag lyckas ändå komma innanför godkänd nivå.

Magnus är först ut att flyga med Chuck. Efter lunch är det min tur. Uppflygningen går till så, att det är jag som är PIC och Chuck berättar bara hur han vill att jag skall göra. Landningsvarv etc får jag lägga upp själv. Han hjälper inte till alls, annat än om det händer något. Vid ett tillfälle drog Chuck av motorn och sade att nu var det motorstopp. Han valde kanske ett litet väl enkelt läge för mig, för jag behövde bara landa rakt fram på sjön som lägligt fanns där.



Första passet andra dagen var det kav lugnt och bleke när vi taxade ut tillsammans. Good flight! Säger Chuck efter att vi dragit upp planet på rampen igen, och det visar sig att både Magnus och jag har blivit godkända! Efter en hel del administration är det sedan dags för farväl och att lämna basen. Efter två intensiva dagar och runt 5 och en halv flygtimme känns det vemodigt att lämna våra nya vänner där, men jag siktar på att komma tillbaka en dag. Alla som har vägarna förbi bör besöka basen och passa på att flyga. Man behöver som sagt var inte ta hela behörigheten, utan kan åka med på timbasis utan att konvertera certifikat eller så. Det är en upplevelse!

Läs gärna mer på brownsseaplane.com. Det finns också flera videos på Youtube att titta på, den

som AVweb gjort, t.ex. Bara att söka på "Jack Browns Seaplane Base"!

/ Anders W.

Speed Weekend 2018



Peter Curwens resereportage från förra årets Speed Weekend fick mig att vilja åka dit någon gång, så när Mattias Kastman sade att han hade en plats ledig i SE-KIT så var jag inte sen att hoppa på. Att landa på is är det inte varje dag man får möjlighet att göra och det finns en hel del kula maskiner att titta på under Speed Weekend.

Vi samlades tillsammans med besättningen på SE-MEB på LFK strax efter åtta på lördagsmorgonen och var lite fundersamma på vädret. Det var låga moln över Västerås och väderprognosen pekade på snö. Jag ringde därför vakthavande meteorolog på Arlanda som sade att bara vi höll oss österut så såg det bra ut och att den snö som kunde komma bara var enskilda flingor som föll ur molntäcket. Jag kontaktade även de som arrangerade Fly-In delen av

Speed Weekend och han sade att det var sol över sjön. Vi beslöt oss i varje fall för att starta, men var beredda på att vända om vädret skulle vara för dåligt. Tyvärr så följde vi inte riktigt meteorologens råd, utan gick väster om Västerås och mycket riktigt så drog molnen ihop, så vi tvingades stiga till 4000 ft. När vi sedan gick över på den frekvens som användes för Fly-In så var det en smula förvirrat. Det kom in många flygplan från flera håll samtidigt och molnen gjorde det svårt att få syn på de andra. Han som höll i radion på marken varnade för att det fanns drönare över själva tävlingsbanorna och att vi därför måste gå öster om den upplagade banan. Banan var dessutom svår att se då det snöat kraftigt under natten.



Vi fick i varje fall kontakt med framförvarande flygplan och följde det in på medvinden till öster om fältet. Mitt i alltihopa kom det in ett annat flygplan som drog på för att det inlett landning mot tävlingsbanorna i stället för den upplagade landningsbanan! Vi övervägde att bryta ifrån banan och inta ett väntläge tills situationen löst sig, men till slut så fick det andra flygplanet kontroll på situationen och vi kunde landa.

Väl på banan så insåg vi att det hade kommit massor av snö.

Arrangörerna hade därför haft svårt att ploga upp så att det fanns en taxibana som det gick att parkera i direkt anslutning till. Vi

fick därför svänga av banan och kupera motorn



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

för att sedan klämma in SE-KIT bredvid SE-MEB som landat precis innan oss. Vi lade en filt över motorn och gick sedan över isen till tävlingsbanorna.

Tyvärr så var vädret fortsatt ostadigt och vi blev inte kvar så länge som vi hade önskat. Men vi hann i varje fall med att titta på ett par av de mest udda fordonen, bl.a. en snöskoter med en gigantisk pulsjetmotor som drivkraft! Vi fick även i oss en matbit, innan vi gick tillbaka till vårt flygplan igen.



Om landningen var en utmaning så var starten en ännu större! Då det var ont om plats att taxa eller ens göra backtrack på banan så valde ett antal personer att starta mot den ordinarie startriktningen (som var bana 36). Personalen som skötte markradion hade fullt sjå att hålla koll på i vilken ordning vi kunde taxa ut för att det inte skulle uppstå några katastrofer. Men till slut så lyckades vi taxa ut och starta. Molnen hängde ner, så vi gick söderöver på 1000 ft (MSL). När vi

gick över på Sweden Control så hörde vi att de varnade för att i det okontrollerade luftrummet omkring oss så fanns det massor av flygplan!

När vi kom söder om Sala så började det att spricka upp igen, så resten av hemresan var betydligt mindre svettig!

Summa summarum. En mycket trevlig resa för en 200\$ Pizza. Som vanligt när man reser på helgerna (då väderprognoserna kan vara sämre), så får man vara beredd på att anpassa sina reseplaner till vädret. När man åker på Fly-In så får man också vara beredd på att det kan vara viss förvirring vid start och landning då det dels inte finns någon flygledning som har hjälpmedel för att övervaka positionen på allal flygplan och det kan vara trångt kring parkeringsplatserna.

Årets första klubbkväll



Flygåret 2018 inleddes den 11 januari med en klubbkväll. På programmet stod Alf Ingesson-Thor och Göran Jacobsson som pratade om flygsäkerhetshistoriken i Flygvapnet de senaste 50 åren.

Bägge två är kända profiler i flygvärlden. Alf som pilot och flygpsykolog i Flygvapnet under 50 år

samt uppvisningsföreläsare på många flygdagar i bl.a. Safir, Lansen och SK 16. Dessutom har han gett ut en mycket trevlig bok om sin flygkarriär kallad "En fältflygare från Mölby". Extra kul för oss LFK:are är att Affe startade sin flygkarriär i just LFK för många år sedan genom att under övervakning av Kalle Flaps tvätta av klubbens flygplan. Göran har skrivit ett antal böcker om flyg, bl.a. de mycket uppskattade böckerna "Fältflygare – Från dröm till verklighet" del 1 och del 2.

Just nu så jobbar Göran och Affe tillsammans med att skriva en bok om de som omkommit i flygtjänst under Kalla Kriget. Boken kommer att personligt presentera personerna och omständigheterna kring varje haveri.

När Alf gick i pension 2017 så fick han möjlighet att åka runt på flygvapenförbanden och presentera en historisk exposé över hur flygsäkerhetsarbetet gått framåt sedan 1950. Det är delar av den presentationen som vi LFK:are fick möjlighet att ta del av under kvällen.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Alf började med 1950-talet. Orsaken till de många haverierna under efterkrigstiden är varierade, men viktiga faktorer var att det var många unga piloter som inte byggt upp sin flygerfarenhet. Det var stor omsättning på flygplanssystemen så de hann inte bli erfarna på den flygplanstyp de flög. Divisionsledningarna var också unga och saknade erfarenhet av hur man leder flygförband. Reaflöget började på bred front ersätta de gamla kolvmotorerna och kunskapen om den nya tekniken var låg. Flygvapnet var på den tiden mycket stort, ca 50 divisioner och 130.000 flygtimmar!

På 60-talet var det fortfarande många haverier, i mång och mycket berodde det på en omfattande flyverksamhet där man med det Kalla Kriget i omvärlden tog stora risker. Men man började förstå vikten av att rapportera sina misstag och att utbilda divisionsledningar. Fältflygarna började få möjligheter att stanna kvar längre på divisionerna vilket resulterade i att deras erfarenheter kunde tas tillvara på ett bättre sätt.

På 70-talet började detta ge effekt då frekvensen haverier och omkomna sjunker. Nya effektivare katapultstolar gör att färre piloter omkommer i misslyckade utskjutningar.

På 80-talet börjar flygplanen anpassas till människan. Det görs stora framsteg i HMI – Human Machine Interface, vilket resulterar i ännu färre haverier. Stora nedskärningar sker i Flygvapnet.

På 90-talet börjar den s.k. "strategiska timeouten" och satsning på internationella insatser. Antalet olyckor med stridsflyg är mycket låg, men i stället så ökar antalet haverier och omkomna i helikopterolyckor. Den senaste dödsolyckan med ett svenskt stridsflygplan skedde 1996!

På 2000-talet börjar flygplanen bli mer och mer avancerade. En Gripen kan alla roller, men frågan är om verkligen piloterna klarar av alla roller. Man börjar att i stället att fokusera uppgifterna för de kvarvarande flottiljerna på Jakt, Attack eller Spaning. Men till skillnad från AJ/JA37 så är förmågan till de övriga rollerna mycket stor med Gripen.

Idag har Flygvapnet börjat på att satsa på det nationella försvaret igen. Men det är en mycket krympt organisation. 6 divisioner producerar ca 13.000 flygtimmar, d.v.s. ca 1/10 av storleken 1950. Olycksfrekvensen med Gripen är mycket låg och ännu har ingen svensk pilot omkommit i ett haveri med Gripen!

Efter föredraget så svarade Alf och Göran på frågor från publiken. Personligen tycker jag att det är mycket tråkigt att se hur svårt Flygvapnet idag har att rekrytera nya piloter. Ålderskraven har tagits bort så faktum är att det fortfarande finns chans för många av klubbens medlemmar att söka som stridspilot!

Här behövs det nya satsningar. Något som förhoppningsvis skulle kunna inträffa är att Flygvapnet ser flygklubbarna i Sverige som potentiella rekryteringskällor och kanske bidrar med ekonomisk stöttning eller stipendier för att öka mängden ungdomar som ges möjlighet att pröva sina vingar och därefter bli flygvapenpiloter. En annan är reservofficerssystemet. Det kanske finns möjlighet för civila piloter att flyga enklare system som t.ex. lokala transportflygplan för Försvarsmakten på deltid. Kanske Fältflygarsystemet är på väg tillbaka i någon form?

Nicke tackade Affe och Göran genom att överrätta ett exemplar av klubbens pilotvinge! Efter föredraget så var det dags för lite mat. Klubbledningen chockade återigen medlemmarna med att servera Gulash! Var var "Bullens korv" hördes det protester (från undertecknad)... Men eftersom det var fullsatt i lokalen så blev det faktiskt även lite korv serverad så alla var lyckliga.

Efter fiket så var det klubbgenomgångar. Först erfarenheter från två incidentrapporter.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

- Ett motorstopp skedde under mellandagarna på grund av för lite bränsle i den tank som utnyttjades i samband med landning. Piloten gjorde dock helt rätt och fokuserade på att landa flygplanet i stället för att försöka återstarta motorn på den låga höjden han hade vid händelsen. En fråga som kom upp var att nätet var uppe eftersom tornet var stängt. Detta är inte så bra i liknande fall, så klubbstyrelsen ska ta en diskussion med flygplatsen. När tornet är stängt behöver klubbflygplanen inget nät. Det är bara i vägen. Skulle det komma ett tungt flygplan och landa så är tornet öppet och de kan resa nätet vid behov.
- Den andra erfarenheten var från flygning när tornet var stängt och det pågick arbete med att rengöra banan från is. Enligt klubbinstruktionerna ska man när tornet är stängt om de gula lamporna blinkar kontakta fältservice. Tyvärr så visade det sig att det var mycket svårt att få kontakt via radio med fältservicefordonen och när ett av klubbens flygplan taxade ut så mötte de en sopmaskin på taxibana L. Samma problem hade 8-gruppen som genomförde julgransflygningen samma dag. Framför allt hade DA-20 stora problem att kommunicera med fältservicefordonen. Det kan dock bero på vilken radio man använder och därmed vilken sida av kroppen antennen sitter på.

Den pågående modden av flygplan gicks igenom. SE-KIT är just nu ivägskickad och avioniken håller på att bytas ut. Framför allt för att klara av kraven på 8,33 kHz radio, men även för att få en modernare avionik som klarar av kraven för GPS-baserade landningsmetoder. För KIT/IUD så innebär det att klubben installerar Garmin GTN 650. Det kommer att i närtid hållas en klubbkväll för att utbilda klubbmedlemmarna hur man använder de nya apparaterna. SE-KMH kommer att få Garmin GNS 430 apparaterna från KIT/IUD samt där kommer även horisont och kursgyrona att ersättas av Garmin G-5. Den stora fördelen med dessa instrument är minskad underhållskostnad. Om detta blir en lyckad lösning så kommer eventuellt motsvarande modd att göra för KIT/IUD.

Frågan är dock hur klubben gör med flygplansanskaffning. Tyvärr så har flygtidsuttaget 2017 sjunkit en smula jämfört med 2016. Detta motiverar inte att klubben skaffar en extra maskin som var tänkt. Dock så kommer arbetet med att söka nya flygplan för att ersätta de flygplan vi har idag i klubben.

Flygskolan kommer i närtid kunna erbjuda PBN-Performance Based Navigation utbildning. Utbildningsunderlagen ligger hos Transportstyrelsen för godkännande. Förhoppningsvis så kommer detta att ske ungefär samtidigt som Saabfältet erbjuder möjlighet till GPS-baserade inflygningsmetoder. Det kommer att vara ca 2 flygpass och en uppflygning. Detta är ett krav för alla piloter som har IR-certifikat för att de ska kunna behålla dem i framtiden. Alla piloter med IR-certifikat ska ha fått ett brev om detta från Transportstyrelsen.

Kvällen blev sen efter detta och därför så hanns det inte beslutas något avseende sommarens klubbresa. Klubben kommer att kalla till ett separat reseplaneringsmöte.

Stort tack till Affe och Göran och de klubbmedlemmar som berättade om sina egna incidenter. Det är just genom att vara öppna om liknande händelser som vi kan lära av varandra så att vi undviker att göra om misstagen. Flygsäkerhet är inget engångsjobb, utan ett kontinuerligt arbete!



En naken Cub!



Flitens lampa lyser på onsdagskvällarna i LFK bygglokal. Igår så var det dags att ta av duken från skrovet på SE-KEG. Det var stor uppslutning med arbetsvilliga klubbmedlemmar, så arbetet flöt på med bra fart. Dessutom hade vi sällskap i bygglokalen av ett antal medlemmar i Linköpings Segelflygklubb som höll på med den årliga vinterputsningen på sina segelflygplan.

Duken togs av så försiktigt som möjligt för att kunna nyttjas som mall för den nya duken. Sedan tvättades den av från olja och smuts så att den blir lite lättare att hantera. Ur skrovet föll 30 års avlagringar i form av smuts och skruvar, mynt och t.o.m. en penna som genom åren försvunnit vid underhåll och flygning. Hela tiden som vi plockar ned delar av skrovet så

dokumenteras var delarna satt från början då våra ritningar inte är så exakta.

Stommen kommer nu att putsas rent och rostiga delar byts ut. Sedan ska stommen målas innan det är dags för dukning. Vingar och roder är redan dukade sedan något år tillbaka och står inpackade i hangaren och i bygglokalen. De kommer att målas



samtidigt som skrovet i en Cubgul nyans. Instrumentbrädan plockades också bort. Dels för att underlätta målningen, men även för att förberedas för ny 8,33 kHz radio och Mode S transponder.

Det var inte helt enkelt att komma åt alla muttrar för att få loss instrumentbrädan. Ett flygplan är nog helt enkelt inte designat för att plockas isär i

atomer allt för ofta. Vart 30:e år är nog lagom för klubben.



Kögenäs Is Fly-In

De senaste veckorna har varit kalla och det har kommit massor av snö. De flesta sitter inne och värmer upp sig framför en brasa, men för skidåkare och för oss piloter så innebär det chans för att testa på lite vintersport. I vårt fall att landa med flygplan på frusna sjöar.

För två år sedan så var det en kall vinter och en av klubbens medlemmar, Tore Mårdh plogade upp en



besökande flygplan!

Denna helg så har det därför anordnats en Is Fly-In på Stora Rängen. LFK fixade fram grillkorv och Tore ställde upp och bjöd på kaffe för de som hälsade på. Igår var vädret lysande. Klubbens flygplan gjorde ett antal besök under dagen och själv så bjöd jag Tores hjälpreda som plogat banan på en kort flygtur. Tre flygpass med tre landningar på enbart 0,6



banan på Stora Rängen som flera av klubbens medlemmar passade på att landa på. Det året var Stora Rängen en av de mest använda landningsbanorna för LFK flygplan!

Förra vintern var det bara möjligt någon enstaka dag. Men i år så har förutsättningarna varit mycket bra. Redan för två veckor sedan så var banan färdig och förra helgen så slogs rekordet från två år sedan på antal landningar och



Tachotimmar. Det är nästan så att man kan räkna det till en 100 kr korv i stället för en \$100 Burger!

Stort tack till Tore med hjälpredor som anordnat en bra landningsbana och gjort det möjligt för klubbmedlemmarna att prova på något lite annorlunda. Klubbens instruktörer har dessutom passat på att träna islandning med sina elever. Än är det inte slut på möjligheterna till islandning då kylan verkar hålla i sig. Passa på! Vem vet när nästa riktiga vinter uppstår på våra sydliga breddgrader?

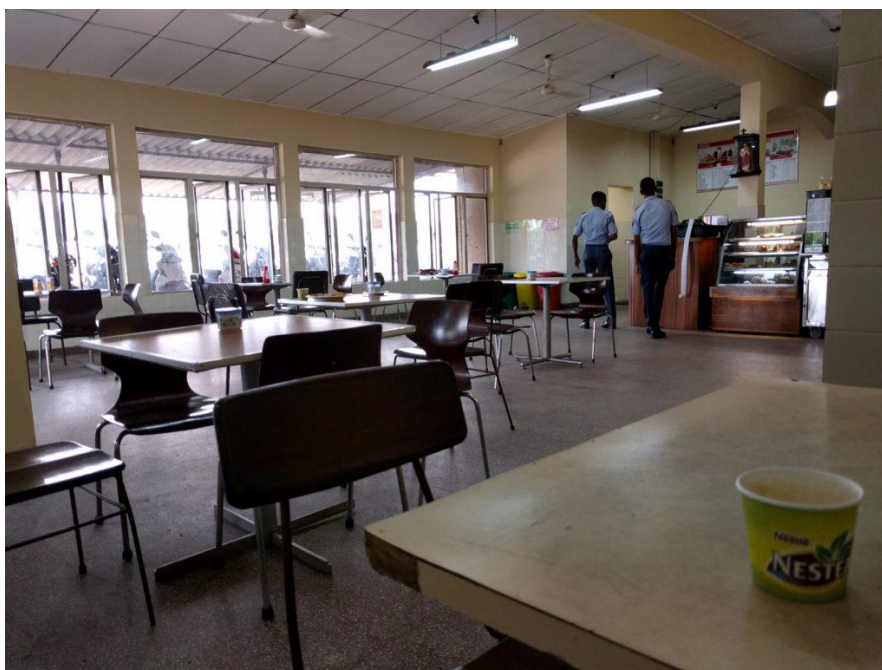


Sri Lanka

I början av mars åkte jag till Sri Lanka för att jobba några veckor på företagets kontor i Colombo. Givetvis måste jag försöka flyga lite också! Letade och hittade Colombo Flying Club och några flygskolor, utöver det väldigt sparsamt med information. På sagda flygklubbs sida hittar man info om paramotor, RC och quadcopter men inte motor- eller segelflyg. Civil Aviation Authority listar UL/microlight, luftballong, paramotor o dyl, RC samt "Kites. (Above 5 kg)". Flygskolor finns som sagt, de man hittar genom sökning på nätet är ofta nystartade och/eller med obefintlig webbsida. Facebook är det som gäller på SL.

Nu hade jag tur och fick svar från Colombo Flying Club, något kryptiskt "Call me on [...] once you reach COLOMBO. You can fly with us. Will give you details on your arrival." GA verkar ha haft det tufft, både på grund av byråkratiska manövrar och som resultat av inbördeskrig, men är nu under uppbyggnad igen. Capt. Chira Fernando, som var den som svarade från flygklubben, är en av eldsjälarna. Flugit i 50 år, bl.a. på Air Lanka och i flygvapnet och jobbat på olika flygskolor. Numera är han ordförande i Colombo Flying Club samt nytitillträdd head of training på Fairways Aviation Academy och försöker på olika sätt få liv i GA på Sri Lanka. Han bekräftade bilden man får från slumpvis surfande (se t.ex. 1, 2) – att militären av olika skäl tidigare fått ta över även civila flygfunktioner och detta har lett till väldiga restriktioner som gjort det svårt för civil luftfart att existera. Men förändring verkar sakta vara på gång.

Väl i Colombo kontaktade jag Chira igen och vi bokade en flygning fredag samma vecka vid Ratmalana (VCCC). Jag skulle få flyga deras C172 som passagerare eftersom det utöver giltigt PPL (eller SPL) krävs godkänd security clearance för att få flyga som elev. En sådan tar normalt 3 månader eller mer att få men kan gå snabbare för utlänningar. Inget man hinner på några veckor dock. När det väl blev fredag var vädret riktigt dåligt med dis och dålig sikt, men vi behövde ändå ses för att gå igenom pappersarbetet så jag åkte dit. Med lite tur skulle det gå att flyga också. Kom dit tidigare än väntat, gick runt en sväng utanför och gick in i flygplatsrestaurangen. Tänkte mig en kaffe men "sorry no coffee only Nescafé" så kaffe blev det inte. Nestea i pappmugg var dock förvånansvärt gott. Kunderna var uteslutande pilotstudenter, piloter och annan flygplatspersonal som kom för att äta frukost i form av ris och curry. Med händerna, så klart.



Ratmalana flygplatsrestaurang, lugnt och skönt och väldigt billigt

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Restaurangen hade ingen toalett så jag gick inte ont anande in i terminalbyggnaden för där måste det ju finnas en. Det fanns det, men innan jag hann så långt blev jag stoppad av flygplatspersonal och säkerhetsvakter med bistra miner. Vad gjorde jag där egentligen? Förklarade mitt ärende. Efter ytterligare arga miner och mycket förvirring förklarade jag även att jag skulle träffa en representant för Fairways Aviation Academy här men att jag kommit tidigt. Jag ringde min kontakt, han var på väg. När de till slut förstod att jag skulle åka som passagerare blev det tvärvändning. Enbart passagerare är tydligen tillåtna i byggnaden! Sen vidtog många ursäkter och allmänt uppassande, även lite extra administration – räknade till tre passkontroller vars syfte jag inte riktigt förstod men det var säkert viktigt. Eller så var de bara uttråkade, inga andra passagerare syntes till.



Ratmalana Airport utifrån, restaurangen till vänster. Inget vidare väder.

Min kontakt Mr Ahamad kom till slut och vi gick för att få ett Day Pass som ger tillträde till flygplatsområdet. En fjärde passkontroll där, såklart. Vi åker sen bort till skolans entré och säkerhetsvakten byter ut mitt day pass mot ett annat tillstånd för själva skolans område. På skolan möts vi av CFI Capt. Koshala Premachandra, som är den jag ska flyga med. Det blir te, väldigt gott sådant från teservis i gammaldags stil på bricka, överlämnande av blankett för security clearance för framtida flygning som elev samt briefing om deras rutiner och trafikvarv. Eftersom det är väldigt disigt, sikt 2 km, får vi bara göra studs&gå. Det blir sannolikt bana 04 och då får man se upp med restriktionsområde runt parlamentet som finns i närheten. Jag försökte fråga varför man i så fall inte kör högervarv 04 för att minska risken att man hamnar fel men lyckades inte få något svar på det. Eftersom vädret är på väg att bli ännu sämre skyndar vi oss ut till planet i hopp om att åtminstone hinna tre varv. Att skynda sig till planet är lättare sagt än gjort när man flyger som passagerare. Det enklaste hade ju varit att gå via hangaren bredvid Koshalas rum – man såg planet genom fönstret – men icke.

1. Åk bil ut från skolans område – byt papperslapp mot flygplatsens day pass
2. Gå in i i terminalbyggnaden, visa pass igen
3. Vänta på att personal eskorterar dig ...
4. ... till säkerhetskontrollen, som lyckligtvis är snabbt avklarad och vattenflaskor är helt ok att ha med.
5. Golfbil till hangaren. Utöver chaufför även en kvinnlig personal i tjusig sari som verkar ha i uppgift att vara trevligt sällskap i de 2-300 m resan pågå. Ahamad följer också med.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Start på Koggala Air Force Base

Andra flygskolor är också uppe i varvet och på grund av den dåliga sikten tillåts max två plan samtidigt. Det är fullt när vi begär klarering. Efter lite förhandling får vi i alla fall göra två varv. Det är första gången jag flyger Cessna och det är klart ovant med den typen av gasreglage, knappar och indikatorer som sitter där man inte tycker att de borde vara såklart och jag viftar runt efter bränslepumpen utan framgång. Annars känns det mesta bekant, fast med bra sikt nedåt för en gångs skull. Vad som är lite svårare att vänja sig vid är den här individens egenhet att horisontgyrot visar bankning nästan 5 grader vänster i normalläge! Det är mycket möjligt att den kommer igång så småningom men det tar i så fall längre tid än de flygningar vi gjorde.

Vi gör ett väntläge och en studs, det senare blev klumpigt värre är jag rädd, och så upp i diset igen. Det är verkligen dålig sikt. När man svänger ut på tvärsvind efter start 04 ser man inte andra änden av banan. Parlamentet som man ska hålla sig borta från syns inte heller, men så länge man håller sig i varvet ska det inte vara någon fara. Det blir ytterligare ett par väntlägen nästa varv innan det är vår tur att landa, vilket går åtminstone lite bättre denna gång. Efter landning dirigeras jag till parkeringsplatsen av en tjej som ser ut att gå mekanikerutbildningen, lite otippat för det är ännu mer ovanligt här än hemma.

Det blev en kort flygning men väldigt kul! Mycket nytt på den korta tiden (inklusive den något smärtsamma läxan att man inte ska sträcka på sig direkt när man klivit ur) och klart värt det trots den enorma administrativa overheaden. Efter flygningen får man såklart inte bara lämna flygplatsen via skolans utgång, utan det är golfbil (inkl. artigt "how was your flight madam" från kvinnan i sari), mera papper, Ahamad's bil till skolan, byta daypass mot annat papper igen och sen är man äntligen tillbaka. Vi fuskade dock och gick in och pratade en stund med Chira samt fixade betalningen innan återfärden

till terminalen. Det dåliga vädret höll i sig resten av veckan så mer flygning var inte aktuellt förrän tidigast nästa helg.



Weligama Bay, utsikt österut mot Mirissa

På helgerna är skolans plan ofta på sydkusten för att köra whale watching flights med turister. Det finns mycket val, särskilt vid ett ställe längs kusten där det är ovanligt nära till riktigt djupt vatten. Man kan se ett antal olika valarter, t.ex. Blåval, och olika delfiner.

Sista helgen innan hemresan var en sådan helg så skulle det bli något fluget fick jag ta mig till Koggala (VCII) som ligger 135 km bilvägen från bostaden i Colombo. Vädret var bra, om än med risk för skurar, och planet var ledigt från 10:30 så det var bara att åka. Det är en resa på 2-2½ timmar med bil och betydligt längre om man ska försöka åka kollektivt, så jag tog en uber för att vara säker på att hinna i tid. Det gick fort, bekvämt och mestadels på centerline ...

När vi kom fram hittade vi bara skyltning till den flygbas som finns vid fältet. Först åkte vi in där, hittade en grind som såg alldeles för militär ut, vände och åkte till andra sidan av fältet. Där hittade vi ingenting. Jag ringde upp Ahamad, som fortfarande flög men som ändå kunde förklara för taxichauffören att det var på den väg vi först åkte in. Åker tillbaka, stannar vid grinden, blir tillsagd att åka vidare. Efter någon km på en grusväg dyker en till grind upp, helt utan skyltning, men den visar sig vara rätt.

Fick vänta en stund på att bli upphämtad och pratade under tiden med de Air Force MP som vaktade ingången. Utöver flyg av olika typer finns diverse annan verksamhet på området, t.ex. en golfklubb med tillhörande bana runt runway. Utanför en av byggnaderna var det fullt av barn i uniform, som visade sig vara scouters.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Anlände till planet och kände knappt igen Koshala som nu hade shorts och semesterskjorta istället för den strikta kaptensuniformen från flygskolan. Det går betydligt snabbare att komma iväg här än på Ratmalana, enda strulet var att få tornet att förstå att det inte var frågan om ännu en whale watching flight men det gick till slut. Efter en skumpig start på "asfaltsbanan", som trots bristande underhåll fortfarande innehåller spår av asfalt, kom vi i luften.



Kusten västerut mot Koggala, Weligama Bay till höger

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

På grund av alla konvektiva moln som samlades fick vi hålla oss relativt lågt men det gick ändå att göra lite branta svängar och sånt. Kändes bra, började bli kompis med planet och utsikten var fantastisk. Sen blev det lite sightseeing inåt landet, mot bergen, klarerad höjd 500 ft! Lite slalom mellan mobilmaster och berg. Kul att se lite av inlandet på nära håll i alla fall. Sen en tur längs kusten bl.a. mot Mirissa, som är ett av ställena där man har störst chans att se valar. Koshala assisterade så jag kunde fota lite, i övrigt fick jag flyga själv hela tiden båda flygningarna trots att jag formellt sett var passagerare. En trevlig överraskning då jag hade ställt in mig på att få sitta till höger och bara flyga lite tills jag fått pappersexercisen fixad.



Koshala fixar fototillfällan

Sen åkte vi tillbaka mot flygplatsen och körde ett antal studs och gå på slutet. Precis innan tröskeln finns järnvägen, en gångväg och en hårt trafikerad bilväg. Tillsammans med sjö- och luftvägen bildar dessa Five Ways Viewpoint som sägs vara unikt. Men unikt eller inte, det känns som om man är på väg att landa mitt på spåret! "Look out for trains" är en naturlig del av checklisten på final. Sen landar man och taxar bort mot parkeringen. Det i sig är lite av ett äventyr. Banan är som nämnts ursprungligen av asfalt och på många håll är den fortfarande. På de mest belastade delarna är det dock mycket sand, grus och rejäla gropar.

Och så var det ju det där med andra verksamheter ...

TWR: "R-DC, confirm contact with golfers"

Flygningen tog slut alltför fort men det blir förhoppningsvis flera vid nästa besök. T.ex. utlovades en tur med en av deras andra Cessnor som har flottörer och som också var vid Koggala vid tillfället.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Tröskel bana 07 med järnväg i förgrunden

Efteråt var det lunchdags och praktiskt nog finns en restaurang precis vid ena banänden. Catalina Grill, enkelt och trivsamt ställe med diverse flygrelaterad inredning. Bland annat står en BAe 748 uppställd utanför och man kan gå in och titta. När jag satt där och åt kom plötsligt en transport med ett halvt plan åkande och stannade utanför. En stund senare kom ytterligare en halva, sen några vingar, sen ett plan till ... Lite sökande på nätet ger att det är en Shenyang JJ-5 i halvor och en IAI Kfir C7, båda tillhörande Sri Lanka Air Force och hemmahörande på Ratmalana. Ingen aning om varifrån de kom, vart de skulle eller varför men bra lunchunderhållning var det i alla fall. Sen var det dags att åka tillbaka och packa för hemresan. Ser fram emot nästa besök!



Utsikt från Catalina Grill

/Karin Nyström

Känd från Bio!



Den 20 juni så har filmen "Den blomstertid nu kommer" premiär. Den är intressant av många olika skäl. Dels så är det en svensk actionrulle, dels så är den inspelad av ett filmbolag i Norrköping, men framför allt så är LFK med! Vår skolchef Jonna, vår motorflygchef Per och vår flygalltiallo Gert deltar. Men den viktigaste rollen spelas av SE-KIT! (SE-IUD deltar på andra sidan kameran som fotoflygplan.)

Resultatet då? Ja det får vi se mycket snart och LFK aktörer får se den redan på premiärvisningen på måndag. SE-KIT var dock

inte inbjuden och hade nog inte gått in i biografen! 😊 Jonna, Per och Gert skriver nog gärna autografer under galapremiären på röda mattan in till biografen....

SE-KEG födelseplats



Det har varit lite tyst om renoveringsarbetet på SE-KEG. Men faktum är att det händer faktiskt saker. Under våren så har skrovet plockats isär och nu är det ivägskickat på svetsning. Nästa steg är rengöring och grundmålning för att kunna börja duka om. Vingar och roder har varit färdigdukade ett par år nu och står i hangaren invirade i plast. Duken är känslig innan den försetts med skyddande färglager.



På väg hem från Normandie så flög vi nära SE-KEG:s "födelseplats"! Som LAE skrev i ett inlägg så kolliderade två Cubar på St Michaelisdonn den 6 augusti 1972 och en av dessa återanvändes senare och blev SE-KEG. KEG är för övrigt ett ihopplock från minst tre Cub:ar, samt lite egna LFK-påhitt som tre stegs klaff och ändrad styrspak.



Från ö till ö



Det finns många trevliga destinationer att flyga till inom ca 1 h från Linköping. Den här sommaren inleddes med att jag besökte två öar.

Första ö-besöket var på Gotland och Almedalsveckan i Visby. Att flyga till Visby tar ca 1 h och med fyra personer ombord så är det billigare än bil/båt-kombinationen, för att inte tala om betydligt snabbare. Det finns bra instruktioner på Gotlands Flygklubbs hemsida om hur man tar sig dit och inte minst hur man tar sig ut och in genom grinden till fältet!

Tisdagen den 3 juli så hoppade i varje fall jag, Johanna och ett par vänner ombord i SE-KIT vid 8-tiden och var framme runt 9. Där möttes vi av en släkting till mina vänner och fick skjuts in till stan. Annars tar en promenad ca 20 minuter. Nu sparade vi på fötterna till resten av dagen.

Almedalsveckan är kanske inte den lugnaste tiden på året att besöka Visby. Smockfullt med folk som ska prata för sin sak. Lite mindre med folk som lyssnar... Men vi lyckades få plats på ett fik och inledde Gotlandsbesöket med Saffranspannkaka och kaffe. Det gäller att anpassa sig till de lokala kulturerna!

Efter det gick vi till hamnen och Aerospace Almedalen för Flygets Dag. Vi missade den inledande diskussionen om miljöpåverkan. Den verkar ha dragit mest politiker i varje fall. När vi kom höll en forskare från GKN ett rätt så torrt föredrag om stridsflygsutvecklingen med fokus på motorer. Det intressantaste var avslutningen där han pratade om trestegsmotorer med variabel by-pass. Nästa föredrag var betydligt bättre. Anders Persson från Försvarsmakten berättade om utvecklingen av stridsflyg för att möta morgondagens hotbild. Anders tryckte på att det skett en ominriktning mot nationellt försvar. Fokus ligger inte bara på flygplan, utan på markförband och att rekrytera och behålla personal. Här har allmänflyget en viktig insats att göra då vi finns på många mindre orter och kan hjälpa till med att öka intresset för flyg!

Efter lunch så var det politikernas tur att visionera om framtiden för stridsflyg. Jo, det lovades en hel del och både (S) och (M) verkade vara överens om att det behövdes satsas mer. Men det är ju valår, så när det kommer till hosta upp pengar så lär nog som vanligt plånboken få styra.

Vi åkte sedan hem till våra vänners släkting och fick i oss lite grillat samt lokal glass med jordgubbar och tittade på när Sverige slog Schweiz i fotboll! När fotbollen var slut så packade vi ihop och fick skjuts ut till flygplatsen igen och flög västerut mot solnedgången och Linköping.

Nästa ö-besök blev Visingsö. Ett av de mer populära utflyktsbesöken för LFK. Jönköpings Flygklubb sköter fältet bra. Vi åkte dit på lördagskvällen och tältade på fältet bredvid SE-MEB. Lite trångt i en DA-20 med två personer, mat, tält och sovsäckar! När vi kom dit på kvällen var det rätt så tomt, men vi hade i varje fall sällskap av ett par tyskar i en USA-registrerad Cessna som även de tältade bredvid sitt flygplan.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Dagen därpå så hyrde vi två cyklar och cyklade efter ett fikastopp på Framnäs Restaurang ner till södra spetsen på ön och besökte Näs slottsruin. Det ska vara sveriges första kungliga slott och bl.a. Magnus Ladulås höll hov här. En bra dagstur på ca 30 km tur och retur.

Lunch åt vi på Restaurang Solbacken i Visingsö hamn. Mycket bra mat och fin utsikt. Vi tog en fika efter maten på Wisingsborgs Trädgård. Även där var det mycket gott kaffe och dessutom lokalproducerad Grennaglass!

Efter det hade vi kraft nog att cykla tillbaka till flygfältet och slöa lite i värmen på stranden bredvid flygfältet. Sommarens värme har lett till att alla badplatser varit fulla, men här fick man vara ostörd. På hemvägen från Visingsö så blev vi ombudade av Östgöta kontroll att hjälpa brandkåren med att lokalisera en skogsbrand strax nordväst om Roxen. De hade svårigheter att komma fram till brandhärden då skogen var full av rök. I avsaknad av bra kommunikation med brandbilarna så dök jag ett par gånger med riktning från bilarna mot brandhärden och det verkade som det lyckades. Detta visar också vikten av att det finns allmänflyg i luften som kan hitta bränder även när det ordinarie brandflyget inte finns på plats.

Två ytterligheter. Visby fullt med folk och massor av restauranger. Visingsö, lugnt och skönt och kanske inte så många restauranger, men de som finns håller bra klass. Bägge fälten inom en timme från Linköping!

Sommarläger på ESSL



LFK samarbetar sedan en tid med FFK Young Pilots. Under sommaren så genomför Försvarsmakten ungdomsläger runt omkring i Sverige. Ett av dessa hölls i Linköping på Helikopterflottiljen. En av aktiviteterna för ungdomarna var givetvis att få prova på flygning. Hemvärnsflyggruppen på Helikopterflottiljen stöttade med piloter som flög LFK PA-28:or.

Ungdomarna delades upp i två grupper. En på lördag och en på söndag. När ungdomarna kom till LFK så fylldes klubbhuset med grönklädda

personer. Först fick de en allmän genomgång om klubben och om FFK hemvärnsflyg. Sedan fick de teoretiska lektioner i väderplanering och navigering.

Under eftermiddagarna så genomfördes flygpassen där ungdomarna fick prova på hur man praktiskt navigerar samt känna lite på hur man flyger ett mindre flygplan. Rundan var på ca 30 minuter med start på Saab-fältet, ner till Åtvidaberg, vidare till Rimforsa och tillbaka till Saab. Vi hittade runt alla passen!

Flygningarna gick bra och vi piloter tipsade ungdomarna att kontakta Young Pilots i Östergötland om de vill fortsätta med flygning. Nästa år blir det förhoppningsvis nya kurser, så för de ungdomar som inte fick möjlighet att delta i år så finns det nya chanser.



Flyghelg med Young Pilots



I helgen genomfördes den första flyghelgen med Young Pilots i Östergötland. Det var ett samarbete mellan LFK, LFSK, NAFK, FFK och LuFF. LFK egna Piper PA-28, SE-IUD åkte tyvärr in på lite oplanerat underhåll bara några dagar innan, men som tur väl var så lyckades vi låna en Cessna, SE-IHI från NAFK. Det i sin tur resulterade i byten av piloter och Gert fick flyga IHI och jag själv fick bogsera segelflyg med en Ralley, SE-GTN som i sin tur ersatt LFSK Piper PA-18 SE-GCM som bogserflygplan i Finspång. (* Puh, många flygplansbyten blev det *)



Helgen inleddes på fredagskvällen med samling på tågstationen i Norrköping. Därefter så blev det en biltur till Finspång och samkväm inför lördagens flygningar. Gert dök förbi en liten stund med sin Jodel, SE-XED för att kolla läget. Vi andra grillade och förberedde navigeringsrundan innan det blev dags att krypa till kojs i klubbhuset (jag sov i tält för att inte störa ungdomarna med mina snarkningar).

På lördagen var det strålande väder. Det resulterade i att det inte bara var Young Pilots som ville flyga, utan även en massa medlemmar i LFSK. Gert kom vid 10-tiden och efter att ungdomarna hjälpt till med att ställa i ordning

segelflygplanen så drog vi igång med flygningarna. Alla ungdomar fick ett pass i segelflyg och ett i motorflyg där de fick hjälpa till med navigeringen.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Allt genomfördes på ett mycket bra sätt och Gert kunde flyga tillbaka till Norrköping tillsammans med två ungdomar. Själv så blev jag kvar ett par timmar till och fortsatte att bogsera segelflyg för full fart. Totalt så blev det 7 pass Cessna och 21 segelflygslyft under dagen!

En mycket bra start för Young Pilots i Östergötlands verksamhet. Det finns planer för en kommande grillkväll med simulatorflygning i Linköping samt en flyghelg Linköping. Stort tack till alla som ställde upp och arrangerade en bra helg för Young Pilots!

Celebert besök



På väg ner till Frankrike så träffade vi på "Daisy", Flygande Veteraners DC-3, som fastnat i Groningen p.g.a. problem med motorn. Motorn byttes senare på plats i Groningen. På vägen hem så mellanlandade "Daisy" i Linköping. Tyvärr så råkade man vid starten från Linköping ut för en brand i den motor som byttes i Groningen. Som tur var så var "Daisy" lätt lastad och kunde utan större problem återvända för landning. Sedan dess har "Daisy" stått på Saab-sidan av fältet och väntat på att SHK skulle genomföra en haveriutredning.

Nu är utredningen slutförd och för att lättare kunna utföra en reparation så behövdes "Daisy" flyttas över till plattan vid flygklubben. Vi i LFK var en smula skeptiska till detta då passagen genom grindöppningen till fältet är en smula för smal för att spännvidden på vingarna på en DC-3 skulle få plats. Men genom att trixa en smula och vrida runt grindstolparna (samt montera ner en varningsskylt) så lyckades man till slut få in "Daisy" på vår platta. Tyvärr så är det ju fotoförbud ut mot fältet, annars hade det varit en intressant film att kunna visa upp...

Nu pågår i varje fall reparationsarbetet för fullt och ett par tekniker sover över i klubbhuset. Vi får hoppas på att "Daisy" snart kommer upp i luften igen! Medlemmar i klubben får gärna ta en titt på "Daisy" och prata med teknikerna. Det lär dröja innan nästa besök av en DC-3 på klubbens platta (om inte grindöppningen blir större det vill säga).

SM i civil flygfemkamp (CFFK) och precisionsflygning 2018



Lars och Karin svenska mästare i CFFK i lag

Årets sommar-SM-vecka arrangerades i Landskrona och Helsingborg, med svenska mästerskap i en mängd olika sporter. I år var SM i Civil Flygfemkamp (CFFK) och Precisionsflygning en del av SM-veckan och genomfördes på Enoch-Thulin-fältet utanför Landskrona.

I år var det 21 deltagare i precisionsflygning, varav fem kom från Linköping; Lars Östling och Torbjörn Ohlén som flög sin gula Cessna GMT samt Karin Nyström, Åke Jarlhäll och jag som flög KMH. Stor del av de deltagande som kom från Linköping, således!

Av alla deltagarna var det 6 stycken som också tävlade i CFFK. Från Linköping var det Lars och Karin som var med.



Torbjörn, Karin och Åke diskuterar inför landningsmomentet

I takt med att vi närmade oss SM-veckan, närmade sig också flygstopp för KMH. På den planerade avresedagen var de återstående timmarna så få att de nätt och jämnt skulle räckta till transporten till och från tävlingen och tre omgångar navigeringar och landningar. Lyckligtvis fick Håkan tid att göra en 50-timmars service tidigt på morgonen därpå, så vi tränade lite runt ESSL under dagen och åkte nästa dag istället. Stort tack till Håkan!

Vi höll till på Enoch-Thulin-fältet utanför Landskrona, i deras nybyggda klubbhus. Det är nyligen återuppbyggt efter att ha brunnit ner, tillsammans med en av hangarerna. Huset är jättefint, med stora sällskapsytor, stort kök och duschmöjlighet. Vi fick ett bra mottagande, med en husvisning av klubbens ordförande.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Citadellområdet.

Lars och Frazze diskuterar ett landningsresultat

Det var värdefullt att kunna träna på plats, i ovan terräng och ett lite udda trafikvarv med många restriktionszoner. Vi körde korta navigeringar som Lars och Torbjörn ordnat samt bekantade oss med trafikvarvet. Det blev också en liten navigering till Ljungbyhed för reservdelsupphämtning till EYC, som lite oväntat förlorat en skruv till förgasaren någonstans i varvet.

Tävlandet började på torsdagen med punktorientering och simning för CFFK. Punktorienteringen genomfördes i Citadellområdet, där många andra av SM-veckans tävlingsgrenar genomfördes, t.ex. hinkfotboll och frisbee. Citadellområdet, med slottet mitt i, var centrum i Landskrona för SM-veckan, dit allmänheten gick för att titta.



Starten går i löpningen...

Under fredagen genomfördes navigeringsmomentet. Som vanligt hade Frasse lagt banan. Jag tyckte att banan var särskilt lyckad i år, lagom svårighetsgrad och längd. Den gick i stort sett runt Ljungbyheds kontrollzon, smet precis emellan det lilla gap som finns mellan Ljungbyhed och Ängelholm CTR. Särskilt kul var att den avslutades rakt över just Citadellområdet. Målpunktens dukmål i form av ett stort "A" låg på gräsmattan precis framför

slottsväggen. Många på marken måste ju ha undrat vad det skulle vara till?

På fredagen genomfördes också

...och Lars och Karin pustar sedan ut efter en stekhet runda

löpningsmomentet i CFFK, i fyra varv runt slottet på Citadellområdet. Det var klart och strålande sol, så det var varmt, och deltagarna fick uppleva en tuff löpning. Dessutom behövde de hålla undan för allt folk som var där och tittade på alla sporter. För oss som var åskådare fanns det också nån slags bollsport med kanot samt modellsegelbåtstävling att titta på i vallgraven bredvid vårt mål.



Ett sätt att bedöma landningarna är att slow-motionfilma och sedan titta på dem efteråt i mobilen.

På fältet finns det en asfaltbana, med en gräsbanda parallellt intill. Det var ganska mycket aktivitet med segelflyg och tillhörande bogsering, klubbens normala flygande samt fallskärmsflyg. Hoppningen skedde dock över staden, eftersom det var SM i precisionshoppning också, och landningsplatsen var på en idrottsplats ganska nära



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Karin passerar över hindret vid en av dagens bästa landningar

Landningstävlingmomentet genomfördes under lördagen under ganska svåra förhållanden. Det blåste visserligen ganska jämn vind, men antagligen var det det varma vädret som ställde till en del spratt. Torbjörn fick t.ex. plötslig uppvind i en av landningarna och kom inte ner i tid. Överlag fick deltagarna ganska dåliga landningsresultat. För egen del hade jag kanske en viss fördel i att flyga ett lite tyngre plan i dessa förhållanden.



SVT intervjuar tävlingsledningen

Under landningstävlingen var SVT på plats och rapporterade direkt. Det finns flera klipp från det på SVT Play. I ett klipp kan man se en intervju med tävlingsledaren Håkan Carlsson, där han berättar om tävlingsformen. Där ser man också mig landa med KMH. Klippet finns här, och så får man spola fram till c:a 3:20:30. Här kan man se

en av de bättre landningarna under dagen, Lars landar med den gula GMT, och så får man spola fram till c:a 41:45.

Tävlingen avslutades med middag med prisutdelning efter landningarna på lördagskvällen. Lars blev svensk mästare i CFFK, och Lars tillsammans med Karin blev mästare i lag! Grattis! Claes-Magnus Johansson blev svensk mästare i precisionsflygning, och Lars kom på plats 6, jag på 8, Karin på 16, Torbjörn på 17 och Åke på plats 19. I lagtävlingen tog Lars och Torbjörn brons och jag och Karin kom på fjärde plats av åtta.

Lars svensk mästare i CFFK



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Lars och Torbjörn på tredje plats i precisionsflygning i lag

Att vara med på SM i precisionsflygning/CFFK är inte bara att vara med i en tävling, det är också ett litet semesteräventyr. Man får återse gamla och träffa nya bekantskaper, se nya ställen och bo på roliga platser. Eskil Wiklund, som varit med i precisionsflygning och CFFK i Linköping förr i tiden, kom på besök och tittade på under landningstävlingen. Jag, Lars och Torbjörn bodde på Björn Martinssons stora gård en liten bit från fältet (stort tack för det, Björn!), Karin bodde på ett AirBnB på gångavstånd och Åke bodde på ett slott. Man får lite tid över mellan momenten, och går och äter tillsammans m.m. Vi behöver fler deltagare, så kom och var med, det är trevligt! SM-veckan kommer att arrangeras i Linköping 2021. Långt dit, men jag ser redan fram emot det. Då måste vi ju förstås ha flygtävlingarna här, men vad roligt att kunna titta på alla andra sporter här i sta'n också! Vi måste också försöka utnyttja tillfället för att göra reklam för oss!

/Anders Wallerman, med Karins hjälp



The Scenic Route



2016 och 2017 så blev Tyskland målet för LFK klubbresa. I år så beslöt vi oss för att sträcka bågen ytterligare ett snäpp. Målet för 2018 blev Normandie och Jersey. Tidigare år så har resan förlagts över en långhelg, men med tanke på resans längd och antalet intressanta besöksobjekt i Normandie så krävdes det en vecka. Två dagar för nedresa, två dagar för besök i Normandie, en dag för Jersey och två dagar för hemresan.

Planeringsarbetet

Planeringen blev omfattande. Hur många stopp skulle vi göra på vägen? Vi funderade på var vi skulle tanka baserat på bränslepriser. Var fanns det bra mat? Här fick vi stor hjälp av SkyDemon som håller aktuella bränslepriser samt recensioner från piloter som landat på aktuella flygplatser avseende service, mat m.m. Till slut så blev valet att sova över i Gronningen-Eelde i Holland då det låg ungefär halvvägs ner till Caen-Carpique som skulle bli slutdestinationen i Frankrike.

Vi bokade Best Western Hotell på Gronningen Plaza i Gronningen som låg nära flygplatsen samt Hotell Gold Beach i Asnelles som var en av stränderna som användes under D-Day invasionen 6 juni 1944. På Jersey blev det olika hotell för varje besättning. För hemresan valde vi att inte boka något hotell då väder och vind kunde stor påverkan på vilken rutt vi skulle ta. Det var svårt att hitta rum för en sådan mängd med personer så det gällde att vara tidigt ute med bokningen. Booking.com underlättade kraftigt!

Tyvärr så tvingades vår reseledare Nicke hoppa av resan p.g.a. sjukdom. Han ställde dock upp och stöttade oss på de fortsatta reseplaneringsskvällarna. Därmed så blev vi till slut 11 personer och fyra flygplan som deltog i resan.

- SE-IUD. Piper PA-28 Archer II. Dan Lundin, Krister Bergsvik och Mats Karlsson.
- SE-KIT. Piper PA-28 Archer. Åke Jarlhäll, Karl-Johan Karlsson och Anders Wikström.
- SE-FCE. Piper PA-28 Arrow. Björn Rystedt, Peter Curwen och Peter Lindh.
- SE-XOP. Lancair 320. Sven och Pia Jerlhagen.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

I samtliga PA-28 hade vi någon pilot med IR-behörighet för att kunna ta oss fram även om vädret skulle bli sämre.

Vi fortsatte planeringen med att hitta lämpliga mellanlandningar för att byta pilot, sträcka på benen och få i sig en matbit. För första dagens flygning ned till Gronningen så blev valet slutligen Halmstad och Kiel som mellanlandningar. För andra dagens flygning till Caen så funderade vi på ett antal mindre franska flygplatser, men blev lite avskräckta när vi såg att de bara pratade franska på radiofrekvenserna. Kombinationen av ny flygplats och inte kunna göra sig förstådd med vare sig torn eller omgivande flygtrafik var inte så attraktiv. I stället så blev det bara ett stopp i Kortrijk-Wevelgem i Belgien. Deras restaurang hade nämligen fått bra betyg av besökare!

Detaljplaneringen för varje sträcka var upp till varje besättning att ta fram. Vi köpte papperskartor för hela rutten, men det mesta skötte vi med SkyDemon. Mycket praktiskt med luftrum, NOTAM m.m. Jersey krävde extra dokumentation för tullklarering eftersom de ligger utanför EU. Ska skickas in till både Jersey vid ankomst/avresa samt till de flygplatser man startar eller landar på innan/efter Jersey. Luftrummet runt Amsterdam är krångligt. KIT valde att flyga IFR över Amsterdam på 10.000 fot. IUD och FCE valde att följa holländska kusten.

Den sista planeringskvällen höll vi två dagar innan resan. Vädret såg strålande ut för nedresan. För hemresan var det risk för regn. In i det sista var det dock oklart avseende den tekniska statusen på våra PA-28:or och om vi skulle komma iväg över huvud taget. IUD och KIT behövde göra 50/100-timmars service och FCE hade problem med en läckande dräneringsanslutning och en trasig sändknapp på pilotsidan. Vår tekniker Håkan gjorde en magnifik insats och avbröt sin semester för att få ordning på flygplanen. Stort tack Håkan! Därmed så var allt klart för resan!

Söndag 15 juli. Linköping ESSL – Halmstad ESMT

Vi samlades på flygklubben och gick igenom dagens flygningar med TAF/METAR och sträckväder. Vi pratade även med Arlanda Briefing vakthavande meteorolog och allt såg mycket bra ut. Vi hade under veckan kontaktat Halmstad Flygklubb och fått PPR samt säkerställt att det fanns bränsle och att klubbhuset var öppet. Resan ner var odramatisk. Vi gick in på flygklubben och åt en medhavd frukost. IUD och KIT valde att tanka i Halmstad, men FCE ansåg att bränslet räckte med god marginal till Kiel. En av besättningarna (inga namn nämnda) upptäckte att de glömt flygplansboken hemma på klubben, men ett snabbt samtal till besättningen i XOP löstes detta eftersom XOP ännu inte startat från Linköping och kunde ta med sig flygplansboken till Kiel.

Halmstad ESMT – Kiel EDHK



Över Halmstad så var vädret lite mulet, men när vi kom in över Danmark så sprack det upp och blev strålande solsken. När vi kom över på "Bremen Information" så blev det tät radiotrafik. Faktum att en pilot som frågade efter "information" fick svaret att "det hade de inte tid med att ge till honom"! Så i Tyskland är det se och synas som gäller.

Resan genom Danmark och Tyskland var odramatisk. Vi hade planerat rutten så att vi gick norr om Köpenhamn och vi rundade skjutområdena i bukten utanför Kiel.

I Kiel så mötte vi XOP och tankade upp alla flygplanen innan vi gick in på flygplatsens restaurang och givetvis så tog vi oss en Schnitzel. De som inte skulle flyga mer för dagen kunde lyxa på sig med en öl till maten. Bränslet betalade man tillsammans med landningsavgiften uppe i flygledartornet.

Kiel är en trevlig flygplats som nyttjas frekvent av allmänflyget. Det pågick vinchstarter med segelflyg och fallskärmshoppning när vi var där, så det gäller att hålla uppsikt när man kommer in i varvet.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Kiel EDHK – Groningen EHGG



flygplanets tankkort.

Framme vid plattan där vi skulle parkera flygplanen över natten så träffade vi på en gammal bekant. Flygande Veteraners DC-3 "Daisy" stod ensam på plattan. Ett motorfel hade stoppat resan till Duxford i England tidigare i veckan. Nu stod hon där tills en ersättningsmotor kunde skickas dit. (Senaste nytt är att en ersättningsmotor är levererad till Holland, men att Daisy inte hinner lagas i tid för att delta i uppvisningen i Dala-Järna).

När alla hade gjort ordning flygplanen så tog vi en taxi till vårt hotell. Det låg ca 20 minuter från flygplatsen. På hotellet så samlades vi, åt en bit mat och diskuterade nästa dags flygningar. Vädret såg fortfarande mycket bra ut, så vi kom överens om att åka som planerat via Kortrijk till Caen.



Måndag 16 juli. Groningen EHGG – Kortrijk EBKT



dem dock sällan. Vid några tillfällen mötte vi i stället trafik som vi inte fått information om, så "se och synas" gäller även i Holland.

Kortrijk är en liten flygplats med självbetjäning på bränslet. Startavgiften gick inte att betala på flygplatsen. I stället skulle man fylla i en blankett med registrering och faktureringsadress. Vi får se när den dyker upp till klubben. Restaurangen "Biggles" visade sig uppfylla de fina recensionerna. Det var dock mycket varmt när vi satt på terrassen och åt lunch.

Under nästa del av rutten var det också mycket bra väder. Vi flög längs med holländska kusten där det finns en massa små öar med små flygfält. Vi valde att inte flyga över öarna då det var frekvent VFR-trafik, fallskärmsbhoppling och informationen från Bremen Information mer eller mindre obefintlig. Inflygningen till Groningen är lite speciell. Då det är tätt med bebyggelsen i Holland så har man dragit ett antal korridorer med flera visuella rapporteringspunkter som man ska passera. Vi kom in via "Yankee" och "North" sedan fick vi gå upp direkt på medvinden för landning. Väl nere så tankade vi upp flygplanen. De hade en BP automat så det gick smidigt med

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Kortrijkt EBKT – Caen LFRK



Starten från Kortrijkt blev intressant. Det kom in kraftiga regnskurar och vinden vände så vi fick helt plötsligt 10 knop medvind. I kombination med den höga värmen så blev det lång startsträcka och en mycket dålig stigning. Det finns nog en anledning till att kyrkorna i bägge banriktningarna är försedda med varningsljus! När vi kom upp på höjd gick vi över på "Lille Information". Men precis som med "Bremen Information" så var de hårt belastade med massor av radiotrafik. Så vi fick endast kvittens på den rutt vi avsåg att flyga, men aldrig ett riktigt färdtillstånd. Detta samtidigt som vi försökte undvika att flyga in i regnskurarna. Till slut fick vi ändå ett färdtillstånd genom Lille.

FCE valde sedan en sydvästlig rutt då Peter Curwen vill fotografera minnesmonumentet över slaget vid Somme under Första Världskriget. Resten av resan fram till Caen genomfördes i bra väder och den största utmaningen var att de flesta andra piloter pratade franska på radion.

På Caen så parkerade vi på gräset framför terminalen och gick in och hämtade ut våra hyrbilar. Vi åkte sedan till Asnelles och vårt boende. Det visade sig tyvärr att hotellet saknade AC och i sommarhettan så blev det mycket varmt på rummen.

Innan middagen så tittade vi runt i byn. I varenda kvarter finns det minnesmärken efter kriget. Vi gick även ut på stranden på kvällen och tittade på Mulberryhamnarna som fortfarande delvis låg kvar. Man förstod vilken utmaning soldaterna haft när de skulle storma stränderna. Gold Beach är en mycket lång strand som vid lågt tidvatten exponerade de allierade soldaterna för försvararnas eld.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Tisdag 17 juli. Normandie dag 1



Första dagen ägnade vi oss helt åt att studera D-day. Vi inledde med ett besök på "Memorial Museum of the Battle of Normandie" i Bayeux. Det var ett mycket trevligt museum som gav en bra överblick över de olika stridsfälten under invasionen i Normandie. Vi gick även in på den brittiska krigsskyrkogården som låg i närheten av museet. Man blir berörd av att se att de flesta soldater som dog endast var i 20-årsåldern. Vissa gravar hade bara ett datum, inget namn. Det mest gripande var dock minnesmonumentet över alla soldater som de aldrig hittat.

Nästa museum blev "Utah Beach Museum". Även

detta var ett mycket fint museum som ligger precis



bredvid stranden.

Man förstår att de amerikanska soldaterna fick problem här då sanddynerna var mycket höga och lätta att försvara. Vi hade tänkt att besöka "Normandy American Cemetery" vid Omaha Beach, men när vi kom dit så hade de tyvärr redan stängt grindarna. I stället så åkte vi vidare till "Pointe du Hoc" som var en av de mest svårintagna tyska försvarsställningarna. Amerikanska Rangers fick klättra upp för en hög klippa för att nå ett antal kanoner som måste slås ut för att de inte skulle kunna bekämpa



invasionsflottan och stränderna.

Efter en lång dag så tänkte vi gå ut och äta på kvällen, men det är ont om matställen i Asnelles, så till slut blev det återigen hotellets egen italienska restaurang.

Onsdag 18 juli. Normandie dag 2



Andra dagen så gick vi tillbaka i historien och besökte Mont Saint-Michel som låg på andra sidan av Normandie. Drygt 1,5 h med bil från Asnelles. Vi körde i fyra bilar och våra GPS:er verkade ha olika åsikter, så vi tog varsin väg allihopa.

Väl framme så kom vi till en stor parkering och därifrån så fanns det ett antal olika färdmedel ut till ön. Buss, hästvagn eller, som vi valde, att gå (vad gör man inte för att slippa köa till bussen/hästen?). Förr i tiden så kunde man bara komma över till ön vid lågvatten, men numera så finns det en bro. Det blev sedan även en hel del gående på själva ön för att slutligen nå klostret

som ligger på toppen.

Efter klosterbesöket så funderade vi på var vi skulle äta lunch. De flesta matställen på ön var smockfulla av turister så beslutet blev att åka till närmaste stad som är Avranches. Där gick vi från kvarter till kvarter för att till slut inse att alla matställen i Frankrike är stängda på eftermiddagar! Det blev varsin Baguette från en liten kiosk i stället! Sedan hoppade vi i bilarna och begav oss tillbaka.

Återigen så missade vi kyrkogården vid Omahastranden. I stället för hotellets italienska restaurang så åkte till Bayeux och åt middag.

Torsdag 19 juli. Caen LFRK – Jersey EGJJ



Vid avresan från Caen var vi tvungna att gå igenom säkerhetskontrollen på flygplatsen. Givetvis innebar det att det extra vatten vi tagit med oss slängdes bort. Vi kunde ju vara potentiella terrorister. Dock så missade de fickknivarna som en del av oss hade i våra pilotbagar! Hade frågan dykt upp så hade vi helt enkelt krävt att de skulle hanteras av piloten, d.v.s. oss själva ombord på vårt flygplan.



För att åka till Jersey så krävs som sagt en tullklarering eftersom Jersey ligger utanför EU. Blanketterna ska skickas in ifyllda 24 h före start/landning. Vi fick därför gå in på tullexpeditionen i samband med att vi betalade för landning och parkering på Caen.

Flygningen till Jersey var mycket fin. Utpassering från Frankrike vid den obligatoriska punkten "St Germain" och inpassering på Jersey vid "South East Corner". När vi landade så taxade vi in vid Jersey Aero Club. Att Jersey är en populär destination för både fransmän och engelsmän syntes då det stod massor av besökande flygplan på gräset utanför klubben. Servicen var utärkt.

Så fort vi stannade så kom det fram en tankbil och tankade upp oss. Bränslet låg på ca 1 pund per liter så det lönade sig att inte tanka i Caen!

Därefter så gick vi in i klubbhuset. Det är välskött med en administratör som tog emot oss och tog betalt för landningsavgift och bränsle. På övervåningen hade de en riktigt fin mäss med pub och personal som fixade i ordning mat om man så önskade.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Vi tog ett par taxibilar in till staden. Eftersom vi bodde på olika hotell så dröjde det ett tag innan vi kunde samlas ihop. Besättningen i IUD skulle inte bo kvar på Jersey och de valde en kortare rundtur med buss på ön. Vi övriga åkte till Jersey War Tunnels och tittade på utställningen om den tyska ockupationen under andra världskriget. Mycket sevärd. Man glömmer att Jersey har varit brittiskt territorium sedan Wilhelm Erövrarens dagar trots att det ligger närmare Frankrike. På kvällen så åt de som stannade på Jersey mat på en trevlig thailändsk restaurang medan IUD åkte

tillbaka till Caen. Vi gick och lade oss i hyfsad tid då vi bestämde att åka tidigt ut till flygklubben morgonen efter. Väderprognosen för fredagen såg sisådär ut, så vi ville ha så många alternativ som möjligt.

Fredag 20 juli. Extra dag på Jersey

På fredagsmorgonen så tog vi återigen en taxi ut till klubben och gick igenom väderrapporterna. Det såg inte så bra ut. Ett stort lågtryck låg över Normandiekusten med insprängda Cb och åska. Vi ringde besättningen i IUD som bekräftade att vädret över Caen var dåligt. Cb aktiviteterna gjorde att vi beslöt oss för att inte flyga IFR. Vi kunde heller inte gå till England för att gå runt ovädret då vi inte hade skickat in någon tulldeklaration för något engelskt alternativ. Besättningen i XOP som har lite bättre marchfart och räckvidd valde att gå runt ovädret över den engelska kusten och gå direkt till Kortrijk. Vi övriga valde att stanna en extra dag på Jersey respektive Caen.

Den extra dagen spenderades på en guidad bussresa runt Jersey. Mycket trevligt att få en överblick över ön. På kvällen tänkte vi äta lite brittisk pubmat, men det visade sig att alla brittiska pubar på Jersey enbart serverar öl på fredagar. Alltså blev det engelsk nationalrätt nummer två i stället, d.v.s. indisk mat!

Lördag 21 juli. Jersey EGJJ – Calais LFAC

Vi åt en riktig brittisk frukost på hotellet och sedan ut till flygplatsen. Vi hade diskuterat om vi skulle flyga ända till norra Tyskland denna dag för att ha så lite kvar som möjligt till söndagen, men vi valde att gå till Gronningen igen då det ligger rätt så mitt mellan Jersey och Linköping. Första landningen valde vi att göra i Calais och vi hade informerat tullen om detta. En av anledningarna till valet av Calais var att det enligt recensionerna i Skydemon skulle finnas en bra restaurang där.

Väderprognosen såg OK ut. Molnundersida runt 2000 ft på flygplatserna längs med kusten och bara brutna eller spridda moln på lägre höjd. Vi ringde Arlanda Briefing för att prata med vakthavande meteorolog, men de har tyvärr dåliga underlag för att kunna stötta så långt söderut. Beslutet låg alltså på oss själva!



Redan vid starten från Jersey så märkte vi att molnmängden på lägre höjd var större än vi hade tolkat prognosen. När vi sedan kom in över Normandiekusten så var det gott om låga moln och disigt under dem. Vi valde därför att följa kusten i stället för att flyga över land. Att flyga över hav i dålig sikt och med låga moln är inte enkelt, så vi flög nära kusten för att ha en horisontreferens. Till slut var vi nere på 700 ft, så när vi passerade Le Havre så var vi nästan under banans nivå. Kustremsan är mycket brant i området. Där mötte vi också ett antal trikes som

flög över land på låg höjd.

Efter Le Havre så började molnen att spricka upp och när vi landade på Calais så var det mycket fint väder. Vi tankade upp flygplanen och gick in på flygplatsen. Här fick vi oss en rejäl överraskning. Restaurangen var stängd! Den skulle öppna först om en månad efter renovering. Det fanns heller inga tulltjänstemän. Så vi valde att starta och flyga vidare så fort som möjligt.

Calais LFAC – Groningen EHGG



Flygningen från Calais till Groningen genomfördes i bra väder. Vi valde att flyga in över land för att undvika skjutområden och luftrummen vid Koksijde och Brügge. Det pågick en större formationsflygning över Bryssel för att fira deras nationaldag som påverkade stora delar av det belgiska luftrummet. Vi fortsatte i bra väder vidare in i Holland och landade på Groningen. Där stod fortfarande Daisy kvar och väntade på oss. Vi beräknade att vi hade bränsle nog att flyga vidare till Rendsburg dagen efter och eftersom det är betydligt billigare att tanka i Tyskland så valde vi att inte tanka upp flygplanen i Groningen.

I stället så tog vi åter taxi till Hotell Apollo i Groningen. Det var ett riktigt bra hotell med utmärkt mat och trevliga rum. Efter maten så planerade vi sista dagens resa. Vädret såg mycket bra ut. Vi valde allihopa att gå till Rendsburg, men efter det så blev det olika rutter. FCE valde att gå till Eksjö och KIT/IUD till Landskrona.

Söndag 22 juli. Groningen EHGG – Rendsburg EDXR

Den här morgonen valde vi att äta frukost på hotellet. Även den här gången var maten mycket bra! Vi tog taxi ut till flygplatsen och gjorde i ordning våra flygplan. Ett par svenska piloter som skulle åka iväg i affärsflyg hälsade på. När vi taxade ut så hälsade tompersonalen till oss på svenska! Många holländare tillbringar somrarna i Sverige.

På vägen till Rendsburg så passerade vi nära flygplatsen Michaelisdonn. Det var där som SE-KEG en gång i tiden "föddes". Vi vinkade givetvis.

Rendsburg ligger precis bredvid en kanal så man kan som besökare titta på både flygplan och båtar. Det är en fin liten flygplats med billigt bränsle. Runt 18 kr/l. Tornpersonalens engelska var dock



sisådär. Det var inga större fraser man fick som svar på anrop inför landning, utan bara ett "OK". När vi stod på kö för att tanka så dök tyska tullen upp. Om det var för att vi inte pratat med tullen i Calais eller om det bara var för att vi kom från Holland var oklart. De började med att fråga oss lite försiktigt om vi hade sprit med oss. Sedan kom frågan om vi hade cigaretter med oss. När vi nekade till bägge dessa frågor så kom slutligen frågan om vi hade knark med oss. Vi svarade givetvis nej även till den sedan var de glada och åkte vidare.

Man betalade för bränsle och landning uppe i tornet. De som jobbade där var storökare, så det var tur att alla fönster stod på vid gavel i värmen.

Sedan gick vi ner till restaurangen. Serveringspersonalen var heller inget vidare på engelska, men man klarar sig långt i Tyskland på "Ein Schnitzel und ein bier, bitte!". Mycket bra mat och billigt! Det här saknar jag i Sverige. Det kom folk hit för att äta och titta på flygplan. Många svenska klubbar serverar en macka eller microuppvärmad mat, men att ha en riktig restaurang i närhet till klubben är trevligt. När vårt klubbhus låg på andra sidan fältet så var det nära till flygplatsrestaurangen, men nu är det närmaste matalternativet Max hamburgare.

Precis när vi var på väg att åka från Rendsburg så kom en Boeing Stearman och landade. Det visade sig vara Mikael Carlsson som hjälpte till att flyga hem den till Eslöv där den ska få svensk registrering. Snälla som vi var så tömde vi våra plånböcker så att de skulle få lite kontanter till fika. Restaurangen tog nämligen inte kort!

Rendsburg EDXR – Eksjö ESMC

Resan över Tyskland, Danmark och Sverige genomfördes i bra väder. Det var även bra medvind på resan. I FCE kom vi upp i nästan 160 kts ground speed! Kanske längtar hem till sin egen hangar? När vi landade i Eksjö så var det mer eller mindre rak sidvind och lite turbulent på finalen.

Fredrik Lagerquist hälsade oss välkomna till Eksjö och bjöd på kaffe och hemmabakade bullar i klubbstugan. Där satt vi en stund och sträckte på benen och pratade om allmänflygets situation med stöttning till brandflyg under sommaren m.m.

Eksjö ESMC – Saab Linköping ESSL

I starten från Eksjö så märktes det att det var varmt i Sverige. Prestandat på FCE är inte så bra i värmen. Ändå var vi inte så tunga då bränslet var nere på halv tank.

Sista benet på resan gick snabbt och det kändes skönt att komma hem till Linköping igen!

Sammanfattning

Vi hade en oerhörd tur med vädret, så det var i stort sett bara flygningen från Jersey som blev utmanande. Det var annars en mycket fin resa där vi fick se mycket av Europa. Flygplanen fungerade tekniskt bra med några småfel som en horisont som lutade i KIT och den elektriska tankpumpen i FCE som inte ville vara med i matchen.

Man lär sig mycket på att planera och genomföra en sådan här resa, så förhoppningsvis så vill fler medlemmar flyga nästa år. Möjligen så ska vi planera en liten kortare resa så att det inte avskräcker de som åker ut för första gången.

Den 29 augusti så planerar LFK en klubbkväll då vi bl.a. kommer att berätta lite om vår resa till Normandie!

Det har varit nästan för bra väder i sommar. Men så fort regnen dyker upp igen så ska jag ta en repris på resan genom att titta på "Saving Private Ryan", "Den längsta dagen" samt de inledande avsnitten av "Bands of Brothers".

Bygga motor i USA



Cylindrar och hjälppapparatslocket baktill är monterade, och här låser Magnus stoppskruvarna för ventillyftarna

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Magnus Brege behövde en motor till sitt bygge av en Glasair Sportsman, och valde att köpa en motor av Superior i USA. Superior erbjuder möjligheten att komma till fabriken och bygga ihop motorn själv – och det valde Magnus. Jag fick följa med och titta på!

Superior i USA är kända sedan lång tid tillbaka för att tillverka reservdelar till flygplansmotorer. Mest kända är kanske deras utbytscylinrar Millennium Cylinders, men de säljer även kompletta motorer byggda av deras delar. Magnus valde en XP-360, alltså en icke-certifierad motor (dvs bara avsedd för experimentflygplan), med insprutning, vilket motsvarar en Lycoming IO-360, varianten med parallella ventillyftare. De allra flesta delar den är byggd av är tillverkade och certifierade enligt FAA-PMA, men eftersom Superior valt att förbättra några av delarna så är just inte de delarna certifierade, och därför blir hela motorn heller inte certifierad. Man har t.ex. borrar några extra oljekanalerna i motorblocket för att förbättra smörjningen.



Magnus vid vagnen med delar till motorn

Superior håller till i Dallas i Texas, ganska nära flygplatsen utanför staden. Vi blev mottagna av Darrell Ingle som har jobbat hos Superior i många år med att bl.a. bygga motorer. Darrell är flygplanstekniker i botten och har lång erfarenhet. Vi kände igen honom – vi hade träffat honom på Oshkosh förra året, och hade försäkrat oss om att det var just honom vi skulle få bygga motorn med.

Magnus och Darrell hjälps åt att sammanfoga motorblockshalvorna utanpå vevaxeln

Vi fick först en visning av fabriken, som egentligen liknar en lagerlokal mer än en fabrik. Det mesta av tillverkningen av delarna sker av underleverantörer, och på plats sker bara mindre sammansättning som t.ex. montering av ventiler i cylindrar och viss sammanbyggnad av motorer. De flesta motorerna säljs som motorkit som återförsäljare monterar samman. Faktum är, att bara ett fåtal väljer möjligheten att bygga motorn själv hos Superior – bara några stycken om året. Innan förra finanskrisen var det många fler, berättade Darrell. Då kunde de ha någon i veckan, men efter det har det inte återhämtat sig.

Vi avslutade rundvandringen i ett rum med en vagn full med delar, vilket skulle bli Magnus motor. Under Darrells ledning började vi att montera vevaxeln på en ställning på golvet, och därefter monterades vevstakar och kolvar på den. Magnus fick montera så mycket han ville, och så tog Darrell resten. Vi passade på att ställa alla frågor om motorer vi kunde komma på under tiden, här fanns mycket att lära.



Vi fick slipa in gapet i kolringarna, det är viktigt att göra det längst in i cylindern eftersom loppet är lite koniskt, lägga silkestråd som tätning mellan motorblockshalvorna, mäta lagerspel för vevaxeln, och så vidare. Då och då blev det ett kort avbrott i arbetet, eftersom Superiors kvalitetskontrollant kom in och kontrollerade resultatet. Motorn faller under samma garantier etc. från Superior även om man är med och bygger den som om den levereras färdig direkt till kund.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Väldigt amerikanskt lunchställe. All you can eat!

Luncher ingick också i arrangemanget. Darrell tog oss ut till två olika restauranger, dels en som låg bredvid en stor outdoor-butik samt en som hade som specialitet att röka allt kött på plats. De hade flera stora vedeldade rökar som de gärna visade upp, sedan fick man peka ut vilken sorts kött man ville ha och äta inne i en stor lada. Så bara luncherna var en upplevelse.

Darrell diskuterar med motorn snart färdiginstallerad i bromsbänken

Efter att motorn är sammanbyggd körs den i bromsbänk. Jag fick känslan av att de som kommer och bygger sina motorer normalt inte är med på motorkörningen men det ville ju vi förstås absolut vara. Bromsbänken är inrymd i ett litet innerhus, som är ventilerat med stora fläktar. Det finns en ställning att montera motorn på, och sedan driver motorn en vattenpump via en svänghjulsförsedd axel. Man monterar korta avgasrör på motorn som släpper ut avgaserna rakt ut i det ventilerade huset, och man sätter en kåpa ovanpå motorn som försörjer den med kylflöde.



Det råkar slumpa sig så, att Iannis är på konferens i Dallas

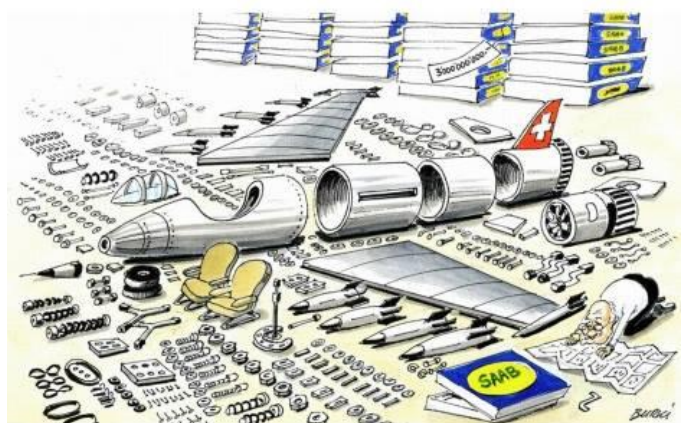
samtidigt, och smiter ifrån för att komma och titta på motorn

Utanför huset finns en manöverbänk där man kan styra motorn och variera dess belastning genom att strypa vattenflödet från vattenpumpen. Darrell körde motorn efter ett schema med olika effektuttag under totalt en timme. Med

hörselskydd kunde vi gå in i huset för att kontrollera att inget läckte, och det var rätt mäktigt att stå bredvid motorn när den gick med full effekt.

Tre dagar tog det, två att sätta samman motorn och en för att köra den i bänk. Vi fick ett mycket trevligt mottagande, och lärde oss massor om motorer. Och naturligtvis är det fantastiskt kul att ha satt ihop sin egen splitt nya motor till sitt flygplansbygge! När ni ser Magnus på klubben, be att få se motorn!

/Anders Wallerman



Nya flygplan till Linköpings Flygklubbar



I veckan var Nicke, Jonna, Håkan och Oscar nere i Odense/Danmark och tittade på klubbens nya PA-28. En Archer III med Garmin G500 "glaskabin" och dubbla Garmin G430W som är godkända för NPA inflygning. Med andra ord, hejdå NDB!!

Passande för en Piper ur "indianfamiljen" så har den registreringen OY-UGH!



ersättare till GCM i hangaren!

Nu ska först en del småsaker åtgärdas och alla papper skrivas på innan LFK nyaste "klubbmedlem" kan fraktas hem till nya hemmabasen ESSL.

Mer information kommer på höstmötet den 17 oktober.

Det är dock inte det enda nya flygplanet på ESSL. I våras så havererade LSKF – Linköpings Segelflygklubbs Supercub, SE-GCM. Det gick bra för de som var ombord, men GCM bedömdes som ej lönt att försöka reparera. LSKF har under sommaren hjälpligt hankat sig fram med inhyrda bogseringsflygplan. Men nu finns äntligen en

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Idag landade D-ESFL, en Aviat Aircraft A-1 "Husky", efter transportflygning från Hildesheim i Tyskland. Den ska nu omregistreras och fördes med vinch för att nästa sommar kunna nyttjas för bogsering i Finspång.

Två nya fina flygplan till LFK och LSKF. Som lök på laxen så fick MVFK i slutet av veckan även upp SE-MEK i luften. Det är kanske inte ett nytt flygplan, men SE-MEK har under större delen av året stått i hangaren för målning, radiobyte och underhåll.

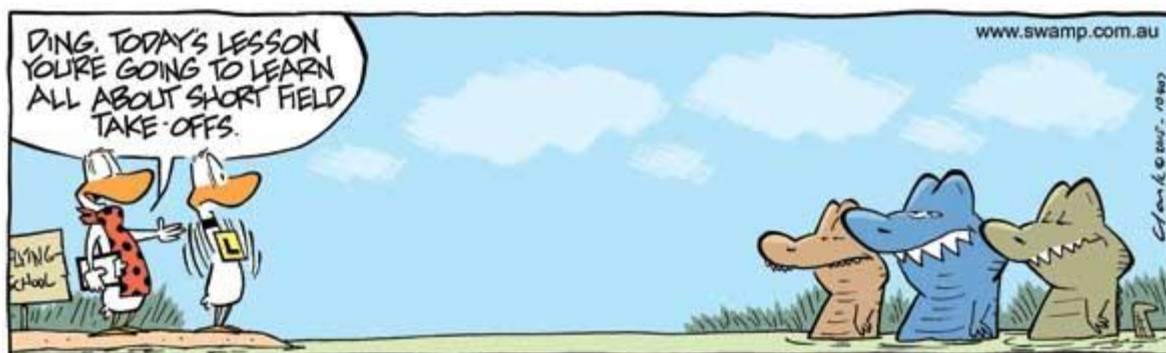
Därmed så har alla tre flygklubbarna i Linköping fått mer fart på flygverksamheten! Det bårdar gott

för 2019!!

UGH!



Igår kväll landade LFK senaste tillskott i flygplansflottan, OY-UGH. Mer om själva resan kommer i ett separat inlägg.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Vi hade planerat ett mottagande med brandbil som sprutade lite vatten som välkomsthälsning, men tyvärr så var det en fantastisk medvind från Danmark, vilket innebar att även KLM hade fantastisk medvind och de landade 25 minuter för tidigt och mer eller mindre exakt samtidigt som OY-UGH. När KLM landar så står brandbilarna i beredskap och stöttar sedan med mottagning av passagerare, så de kunde tyvärr inte vara med i mottagningskommittén. Givetvis så hoppade vi som var kvar och tog emot UGH in i vårt nya klubbflygplan för att titta på alla finesser. Sammanfattning: Det luktar ny bil och ratten har mer knappar och funktioner än en rymdskyttel. Blir spännande att få flyga så snart som möjligt.

Men kvällen var sen, så vi ställde in UGH i hangaren i samma fack som LSKF nya "Husky" och firade sedan den lyckade resan med UGH-tårta i klubbhuset.

Nu kommer klubbens flyglärare att bekanta sig med UGH.

Efter det så kommer i närtid en teknisk kurs att genomföras. De piloter som sedan tidigare har Garmin G-500 i certifikatet är sedan klara att flyga UGH!



Haveriutredningar

Årets sista medlemskväll blev ett föredrag av Sven Hammarberg om haveriutredningar som han deltagit i. Sven är tidigare pilot och flygingenjör i Flygvapnet och har under ett antal år arbetat på SHK – Statens Haverikommission. Med sina kunskaper om haveriutredningar så har han även blivit inbjuden att delta i ett antal lite mer udda utredningar, bl.a. av Flygvapnets nedskjutna DC-3.

Kvällen inleddes med den norska C-130 Hercules som havererade på Kebnekaise den 15 mars 2012. Olyckan var, som de flesta haverier, inte beroende på en enda orsak, utan en

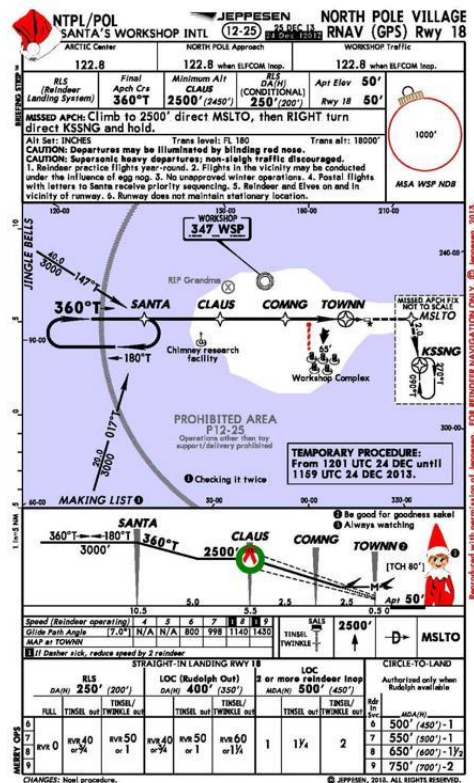
kombination av flera faktorer. En olycklig fraseologi från trafikledningen, en besättning som inte förberett sig tillräckligt avseende vad som var lägsta säkra flyghöjd i området och att de tekniska varningssystem som fanns ombord på flygplanet inte fungerade som tänkt i denna situation.

Haveriplatsen låg mycket ödsligt till. När flygplanet träffade den s.k. Drakryggen mellan Kebnekaises syd- och nordtopp så gick en lavin som förde med sig det mesta av flygplanet väster om Drakryggen. Men en hel del vrakdelar flög upp till 4000 m upp i luften och fördes över på den östra sidan. Innan fiket så gick Sven igenom nyttan av händelserapportering och säkerhetssystem. Ett system kan vara reaktivt, d.v.s. agera på händelser som redan inträffat. Det kan vara proaktivt, d.v.s. försöka förebygga att händelser händer igen. Det bästa är om det kan vara prediktivt, d.v.s. baserat på statistik försöka förutspå händelser innan de ens inträffar.

Ett mycket intressant exempel var att svenska Flygvapnet råkade ut för en händelse med en Tp 84 Herkules för ett flertal år sedan på exakt samma rutt och plats som den norska C-130. Att det gick bra berodde på att den svenska Herkulesen hade ett markkollisionssystem som fungerade bättre. Tyvärr så spred sig inte kunskapen utanför Flygvapnet. Hade den norska olyckan kunnat undvikas om man lärt sig av den tidigare händelsen och t.ex. ändrat på radioterminologi?

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Ett mycket bra slut på flygåret. Tack Sven för en mycket trevlig föreläsning!



God Jul önskar LFK!



Julgranen i luften sedd från SE-IHI. Foto: Bengt Bergholm

Det blev en julgran över Linköping även år 2018 liksom 2014, 2015 och 2017. Det krävs dock tre saker för att få till julgransflygning.

Först av allt så är det bra väder. Vi hade planerat med lördag den 22/12 eller söndag den 23/12. På lördagen var molnbasen 400 ft och det var underkyld dimma på fältet. Inget bra flygväder! Men på söndagen såg det betydligt bättre ut. Delvis klar himmel, men fortfarande vissa tendenser till frost. DA-20:an fick lite rimfrost på vingarna. Vi hade ändå större tur än t.ex. Flygvapnets flygskola på Malmen som tvingades ställa in i år.

Nästa sak är flygplan. Det såg först lite problematiskt ut med flygplansläget. SE-KMH har motorn bortmonterad för renovering. SE-LRL (f.d. OY-UGH) har ännu inte fått svensk registrering avklarad. SE-IUD hade problem med en magnet, men det fick Håkan fixat dagarna innan flygningen. SE-KIT hade problem med gyrot, men eftersom det var VFR flygning så spelade det ingen roll. Sedan ställde Gert upp med sin SE-MAT, Ove lånade MVFK:s Bulldog SE-MEK och Staffan kom med NAFK:s Cessna SE-IHI. Tillsammans med SE-MEB och SE-FCE så fick vi ihop sju flygplan. Tre flygklubbar och två privatägda maskiner deltog i julgranen.

Sist av allt är det piloter. Det är inte så många av klubbens medlemmar som är tränade på formationsflygning. Dessutom så är kalendern full för de flesta med aktiviteter dagarna före julafton. Men till slut så blev vi ett bra gäng som samlades i LFK klubbhus för en kopp kaffe, några pepparkakor och en timmes flygning.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Julgranen över Ekängen. Foto: Mikael Olsson

Det blev bättre väder än vad meteorologerna utlovat. Till och med så pass mycket sol att tomten fick sätta på sig solglasögonen. Vi flög på 1500 ft över Lingham, Ekängen, Ljungsbro, Borensberg, Motala, Vikingstad, Malmén och slutligen in över Linköpings domkyrka. Vi fick till och med in ett litet reportage i Corren. Vi kunde nöjda samlas efter flygningen för lite mer kaffe, pepparkakor och en och annan skumtomte. Nästa år kanske vi gör en satsning tillsammans med NAFK för att få till en lite större formation och flyga över både Norrköping och Linköping.

Ett bra slut på ett bra flygår. En sommar med fint flygväder resulterade i att flygtidsuttaget i klubben hamnar på ca 1500 h under 2018.

God Jul och ett Gott Flygår 2019 önskar Linköpings Flygklubb tillsammans med Norrköpings Flygklubb och Malméns

Veteranflygklubb!



Deltagarna före start: Foto Bengt Bergholm

