

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Samlingsnummer 2019

www.lfk.se



INNEHÅLL

Sid 2 Ordförandens inledning

Sid 3 Årets första medlemskväll

Sid 5 Mera flyg åt folket!

Sid 7 Första intrycken av LRL

Sid 10 Årsmöte 2019

Sid 12 Ändringar på och runt fältet

Sid 13 Bildgalleri från Facebook

Sid 15 Vårstädning

Sid 17 Strålände Safari 2019!

Sid 21 Visingsö Fly-In 2019

Sid 24 Hej då Daisy!

Sid 26 Nytt (gammalt) klubbmärke?

Sid 27 Visning av B 17

Sid 28 Rundtur med Daisy

Sid 30 SM i precisionsflygning och i Civil Flygfemkamp 2019

Sid 34 Successful Safir & MFI meeting 2019!

Sid 37 Höstmöte 2019

Sid 39 En kväll på klubben

Sid 41 God Jul från ovan

Sid 45 Årets sista flygdag

Ansvarig utgivare

Nils-Erik Peterson

Redaktör & Layout

Björn Rystedt

LINKÖPINGS FLYGLUBB

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



När vi nu summerar 2019 så ser vi att i året 2019 var ett utmärkt år ur flygsäkerhetsaspekterna. Vi har få och hanterbara incidenter. Flygplansflottan är i mycket gott skick, två flygplan fick nya motorer, vår nya Archer III har etablerat sig som ett mycket fint systemflygplan. Samtliga PA-28 är välutrustade för VFR- och IFR-flygning. DA20 är mycket uppskattad av de som flyger henne. Cub-projektet är igång igen.

Klubben arrangerade flera tävlingar och presterade även bra i årets SM. Två gemensamma klubbresor arrangerades. En runt norra Östersjön och en kortresa till Siljansnäs. Båda var välbesökta och mycket lyckade.

Flygskolan har under Jonnas kompetenta ledning fortsatt att generera nya certifikat och behörigheter. Cirka 490 timmar är skolade. Vi vill speciellt lyfta fram och tacka Göran Brask som återigen gjort det smått fantastiska att agera motor i flygskolan. Göran har under året gjort 633 skolpass på sammanlagt 255 timmar. 17% av klubbens totala flygtid.

Vår flygskola är av typen Air Training Organisation, ATO. Det är samma typ och regelverk som till exempel styr SAS flight academy. Den typen av skola förpliktigar med ett omfattande regelverk, avgifter, krav på formella roller och granskningar från Transportstyrelsen. Vi har ett ATO för att kunna bereda medlemmar och gäster utbildning till instrumentcertifikat. En viktig komponent för att kunna växa och utvecklas som pilot. Styrelsens ambition är att bibehålla ATO trots den omfattande administrationen och byråkratin. Vår Head of Training Jonna jobbar merparten av sin tid med att tillgodose regelverkets alla krav. LFK ATO säkerhetskommitté träffas och arbetar kontinuerligt för att stötta flygchefen i arbetet. Vi i styrelsen utvärderar kontinuerligt nyttan med vårt ATO jämfört med kostnaden.

Flygtidsmässigt hade vi större förhoppningar än utfall under året. Under 2018 kom vi upp i 1511 timmar så vi budgeterade med 1500 timmar för 2019. Vi kom upp i cirka 1430 timmar med klubbens flygplan under 2019. Vi behöver göra en analys för att förklara det lägre utfallet, men att två kärror stod för motorbyte under tidig vinter samt att slutet på året var ovanligt grått och regnigt har påverkat.

Summerar vi även kort "tiotalet" så har det varit ett decennium med stora förändringar för LFK. Framför allt att vi under perioden har flyttat hela verksamheten från våra historiska och charmiga lokaler till nya och funktionella norr om banan. En flytt som engagerade hela klubben och som även agerat som en återställare av klubbgemenskapen. De senaste årens styrelser har arbetat mycket för att bygga upp klubbkänsla och engagemang av medlemmarna som av många saknades i slutet av perioden i de gamla lokalerna.

Vi ser med stor tillförsikt fram mot 2020-talet och kommande år:

- Vi har en utmärkt infrastruktur och flygplansflotta,
- En mycket kompetent ATO-flygskola, med stort antal elever
- Aktivt tävlingsflygande,
- Reseflygandet är etablerat och en resa till Alperna med alla klubbens flygplan är planerad i sommar
- En utomordentlig simulator som vi hoppas kommer att nyttjas rejält under året
- Fullständigt pålitlig och ansvarstagande serviceorganisation i Håkans IAPS.

Men framför allt har vi engagerade och ytterst kompetenta medlemmar som borgar för en mycket god period för LFK. Det är med stolthet och ödmjukhet som jag som ordförande ser fram mot det glada 20-talet med Linköpings flygklubb.

Flyg och njut

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.

Årets första medlemskväll



Den 30 januari hölls 2019 första medlemskväll som inleddes med att Nicke berättade om klubbens och flygskolans säkerhetshanteringssystem. På klubbens hemsida finns under menyn "ESSL – Krisberedskap" samt "ESSL – Lokala rutiner" all dokumentation som styr detta. Det finns i princip två typer av rapporter. En intern klubb rapport som görs via MyWebLog IRS – Integrerat Rapporteringssystem och en extern till transportstyrelsen, s.k. ASR – Aviation Safety Report.

Nästa punkt på agendan var en diskussion om vinterflyg. Vår platta är stor och den blir hal när smält snö fryser på. Tänk på var nosen pekar när du startar upp motorn! LFK har haft incidenter där flygplan glidit in i snön och propellerna har slagit i. H50P tog fram en utmärkt samling dokument som vi

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

privatflygare bör läsa oftare. En av dessa handlar just om vinterflyg och vi gick igenom vad som stod i den.

Isen börjar frysa på Stora Rängen och snart är den tillräckligt tjock för att vi ska kunna landa på den. Klubbens regler är att det ska vara minst 20 cm kärnis. Innan medlemmar får nyttja klubbflygplan och landa där ska Nicke eller Per provflyga banan och lägga upp ett landningskort. De som ska landa där måste också först kontakta Tore Mårdh för PPR och säkerställa att isen är bra.

Det finns en lathund om hur flygplanen hanteras på vintern på LFK hemsida för Lokala Rutiner. **OBS:** Denna lathund ersätter inte ordinarie flygplansinstruktioner.



Vision över området. Klubbhus och hangar uppe till höger och IMA etapp 1 längst ner i mitten.

LFK kommer snart att få nya grannar! Anna-Maria Jakobsson från St Kors presenterade satsningen på att bygga upp ett företagsområde runt GAC som nu börjar få fart under vingarna. Markarbetet för den första delen kallad IMA – Innovative Materials Arena etapp 1 har redan påbörjats och någon gång i mitten av 2020 kommer den första fastigheten att stå färdig. För klubben så innebär det nya möjligheter. Kanske t.o.m. en busslinje, vilket skulle underlätta för våra besökare.

Klubbens medlemmar gav förslag på bra saker som behövs inom området. Trådburet Internet, en bredare port in till banan så att större flygplan kan passera in samt en möjlighet att få betalkort till tankanläggningen så att besökare kan tanka utan att behöva få hjälp av klubbmedlemmar. Efter de officiella punkterna så blev det kvällsmat i form av Gulaschsoppa. Sedan samlades de medlemmar som var sugna på att hänga på en längre klubbflygning under sommaren. Ett antal olika alternativ presenterades. Ett par korta som att åka upp till Siljansnäs och bo över eller att åka till F15 Flygmuseum i Söderhamn. Detta för att få igång fler medlemmar som vill komma ut på resor. Ett par långa resor söder ut i Europa eller runt Östersjön. Nicke kommer att ta fram ett par alternativ och kalla till ett uppstartsmöte för långresor.

Mera flyg åt folket!



Från första flygningen med registrering SE-LRL. Foto: Per Wernholm

Den 13 februari kom två mycket goda nyheter för klubbens medlemmar.

"Äntligen så är pappersarbetet med att få SE-LRL (tidigare känd som OY-UGH) införd i svenskt register färdigt. Därmed så är alla klubbens medlemmar som genomgått teknisk utbildning och är influen på Garmin 500 godkända att flyga LFK:s senaste tillskott i flygplansflottan."



LRL utanför sitt hangarfack. Foto: Per Wernholm

Det passar extra bra då våra övriga maskiner just nu genomgår uppgraderingar för att hålla ett par år till. Alla klubbens PA-28:or har nyligen fått ny avionik. SE-IUD fick ny motor förra året och KMH:s motor är på stor översyn och när den kommer tillbaka så kommer även KIT:s motor att nollställas.

"Det går även framåt i Cubprojektet. SE-KEG skrov kom idag tillbaka från svetsning och målning och är nu förberedd för att få ny duk. Projektledarna håller på att lägga upp budgeten för anskaffning av

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

färg. Det går nämligen åt stora mängder dope och thinner för att måla skrov och de vingar och roder som är dukade sedan en längre tid tillbaka.”



SE-KEG nymålade skrov. Foto: Per Wernholm

Men om något år så har kanske klubben återigen en Cub i luften. Då kan klubbens medlemmar på nytt få känna nöjet av att flyga ett sporrhjulsförsedd flygplan! Vem vet, vid den tidpunkten kanske klubbens önskemål om ett litet grässtråk vid sidan av banan på Saab har realiserats!



Första intrycken av LRL



Den 16 februari provflög jag för första gången klubbens nyförvärv SE-LRL. Det här är mina första intryck. De kommer troligtvis att ändra sig efter något pass till, så ta dem för vad de är.

Jag satt en stund i kabinen innan flygningen och tittade över instrumentbrädan med checklisten och lathunden som finns i MyWebLog. Det är att rekommendera!

Dagen började dock med ett stort misstag. När jag gjorde walk-around så lyckades jag inte få upp vänster tanklock. Jag trodde att den var låst av någon anledning och försökte låsa upp den med nyckeln som ligger i kabinen. Det är inte en nyckel till tanklocken utan till bagageutrymmet! Den passade inte bra, men jag lyckades vrida till den. Faktum är att jag då lyckades låsa tankluckan. Den var inte låst, bara mycket trög. Nu får klubbstyrelsen leta rätt på tanklocksnyckeln och låsa upp. Annars blir det svårt att fylla på bränslet i vänster vinge. (* suck *) Det positiva med detta är kanske att andra undviker att göra om misstaget... Kanske det blir det även nya tanklock utan lås framöver...

När jag hoppade in för att starta upp så kändes det bättre. Kabinen är fräsch. Det luktar rent av "ny bil". Man sitter bra i de bekväma sätena. Jag upplever dock att det känns en smula trängre i sidled. Resultat av den ökade isoleringen? Bältena är lite krångligare att ställa in än de vi har i nuvarande PA-28:or. Något jag saknade var ett handskfack på vänster sida. Det finns bara ett på höger. Det innebär att man måste lägga mobil, glasögon m.m. på instrumentbrädan med risk för repor på rutan.

En hel del knappar har bytt plats jämfört med våra nuvarande PA-28:or. Det känns ovant att manövrera knappar ovanför rutan. I stället för manuell choke så finns det en elektrisk primer. Sedan trycker man bara på startknappen (det finns ingen startnyckel). Enligt checklisten ska både alternator och höger magnet vara till vid uppstart av motor, vilket jag inte är van vid från andra flygplan med

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

startknapp. Precis som på DA-20 så drar Garmin 500 displayerna igång redan vid batteri till. Kan kanske ställa till problem vid start med dåligt laddat batteri i kallt väder.

Ratten innehåller en hel del knappar. Man får fundera lite vilken av dessa som är sändknapp till radion, För VFR-piloter så är nog de flesta andra knapparna inte av så stort intresse.



Personligen upplever jag Garmin 500 presentation som lite plottrig. När jag flyger DA-20 VFR så gör jag det på reserv fart- och höjdmätaren då de är tydligare. I LRL så sitter dessa sämre till då reservklotet sitter högst upp och de andra i linje under.

Jag har ännu inte lärt mig alla finesser med Garmin 500. Nu hade någon lagt in ett larm som varnade för när man steg och sjönk igenom 900 ft. Personligen så tycker jag alla liknande larm bara är störande. I varje fall för VFR-flygning. En kommentar som kom upp på tekniska utbildningen var varningslampan för pitotrörsvärmen. Den är alltid till om man inte slagit på pitotvärmen.



I luften betedde sig LRL bra. Nu var det rejält kyttigt väder, men roderharmonin kändes bra. Både jag och min passagerare tyckte att det kändes som man flög på högre höjd än mätaren visade. Jag tror att det beror på att man har mindre storlek på fönstren och därmed också får ett annat synintryck när man flyger.

Första landingen blev trots sidvind och kytt mycket bra. LRL är lätt att landa. Jag saknar dock en klassisk "kula" för att se om man flyger rent vid landning i sidvind. Den presentation som finns på G500 är som sagt var mycket plottrig.

Nästa steg på inflygningen är att flyga på instrument. Sedan ska jag göra färdigt min PBN omskolning och till detta blir LRL mycket bra!

Slutsats: En mycket bra IR och resemaskin. Men för grundläggande skolning tror jag att den enklare kabinen i KMH passar bättre. Men jag börjar nog helt enkelt bli en gammal gubbe i dessa sammanhang!

hel-i-cop-ter (hél'i-köp'ter) n.

Thousands of parts flying in close formation around an oil leak waiting for metal fatigue to set in.

Årsmöte 2019



Onsdagen den 10 april så fylldes LFK lektionssal med medlemmar som ville höra styrelsens redovisning av resultatet för 2018. Sedan ett antal år så väljs ny styrelse redan på höstmötet.

Nicke inledde med årsredovisningen. Flygplansflottan har moderniserats med ny PA-28, SE-LRL och uppgraderad avionik i de övriga PA-28:orna med 8,33 kHz radio och PBN godkänd navigeringsutrustning.

Massor av flygaktiviteter har genomförts förra året med höjdpunkt i form av klubbresa till Normandie. Under vintern så stod Kögenäs Airport öppet för islandningar. Klubbens medlemmar genomförde en formationsflygning över Nationaldagsfirandet på Stegeborg.

Vår trogna PA-28, SE-KIT, fick en ny karriär som filmhjälte. Jonna, Per Wernholm och Gert fick dessutom agera skådespelare i filmen "Den blomstertid nu kommer".

Erik Bodin redovisade klubbens ekonomi, som är god. Revisorerna gav styrelsen tummen upp för den ekonomiska redovisningen och därefter så beslutade årsmötet att ge styrelsen för 2018 ansvarsfrihet.

Då revisorerna gjort ett bra jobb och var villiga att ställa upp ett år igen så hade valberedningen föreslagit att sittande revisorer skulle fortsätta ett år till, vilket mötet godkände.

Efter det officiella årsmötet så delades utmärkelser ut till medlemmar. Sedan höstmötet har 2 medlemmar gått EK (Per Nicolaisen, Marcus Malm), 6 medlemmar har tagit PPL certifikat (Andreas Enblom, Bogdan Zamcanu, Mikael Granath, Stefan Bränd, Tommy Landberg, Per Nicolaisen), en

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

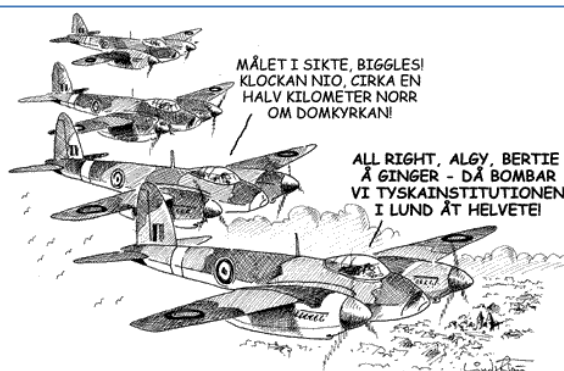
medlem har tagit IR certifikat (Karin Nyström) och 19 stycken har fått PBN behörighet på sitt gamla IR certifikat.

Tävlingsverksamheten har gått bra med ett "Safari" genomfört på klubben och deltagande i SM i Precisionsflygning som slutade med guld individuellt för Östling i Civil Flygfemkamp och guld i lag för Östling/Nyström. Linköpingsmästare i "Nattugglan" blev Lars Östling.



Den långa klubbresan resulterade i 9 stycken 0-meridiansdiananter (Björn Rystedt, Peter Curwen, Peter Lindh, Dan Lundin, Mats Karlsson, Krister Bergsvik, Anders Wikström, Åke Jarlhäll, Karl-Johan Karlsson). Årets "Le Globetrotter L' année" blev Dan Lundin, Mats Karlsson, Krister Bergsvik som tog den längsta ruten i SE-KIT.

Ett speciellt erkännande delades ut till Bengt Carlsson som med sin traktor håller klubbområdet snöfritt på vintern!



Ändringar på och runt fältet

Under året har det byggts för fullt runt omkring samt på Saabfältet.



I april 2019 så blev det fjärrstyrda flygledartornet på Saab operativt!



På ena sidan fältet börjar det nya IMA – Innovative Materials Arena att komma på plats. På andra sidan håller den nya dragningen av väg 35 på att färdigställas. Den kommer i sin tur att resultera i att Saabfältet kan flyttas/förlängas 600 m.

Bildgalleri från Facebook



En av alla landningstävlingar pågår.
Lars Östlings blev årets
Linköpingsmästare!



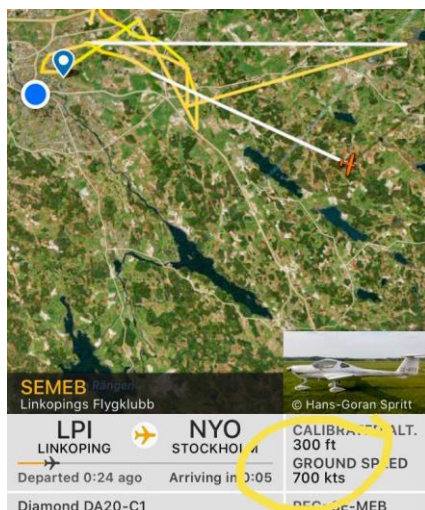
Kögenäs Airport. Tyvärr blev issäsongen på
Rängen mycket kort under 2019, så inga
klubbflygplan hann landa där. Gert
passade dock på i sin Jodel.



Klubbutflykt till Siljansnäs



Klubbutflykt till Siljansnäs



FR24 noterade att SE-MEB satt nytt
hastighetsrekord!



Bildbevis på händelsen. Bilder på
Internet kan ju inte ljuga... 😊

Mer bilder från Facebook



Långresa 2019: Besättningarna samlas på Mariehamn.



Långresa 2019: IUD, LRL, KIT, MEB och KMH på Bunge. Dessutom en helikopter i form av JVE



Långresa 2019: Gemensam middag



Långresa 2019: IUD, LRL, KIT, MEB och KMH i Baltikum.



Pepparkaksbak med flygtema.



En kväll på fältet med udda besökare.

Vårstädning



Den 27 april inleddes med kanonväder och avslutades med några spridda skurar. Flygsäsongen har därmed officiellt börjat. Då är det dags att städa upp på klubben.

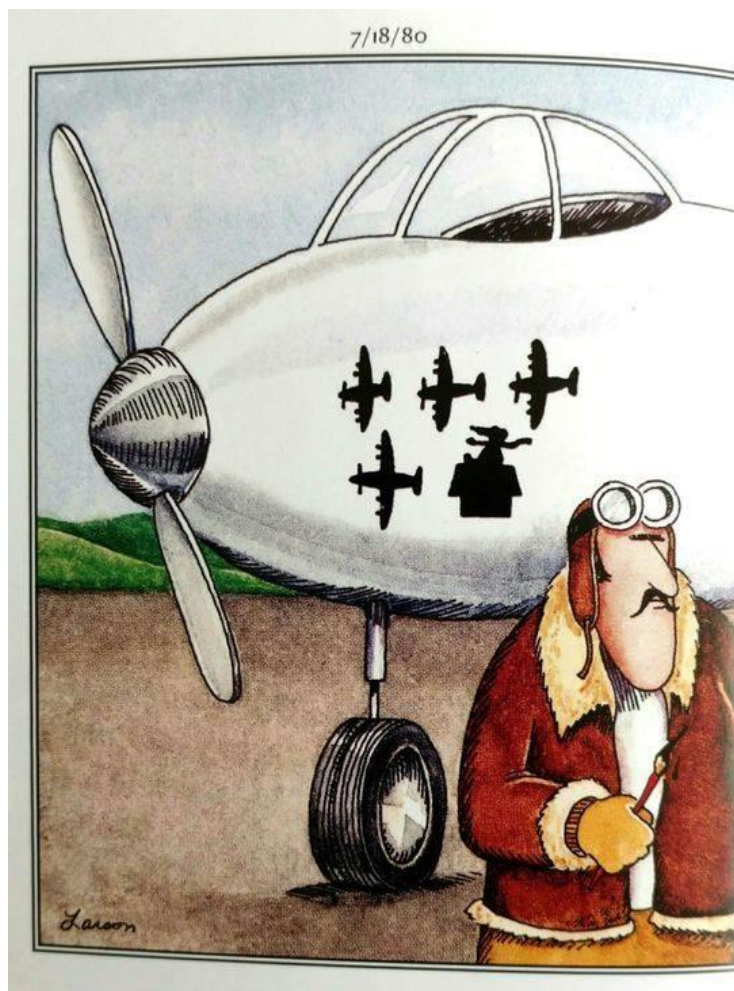
Ett trettiofem medlemmar dök upp på Pilotgatan 10. På agendan stod tvättning av flygplan, rensning av skräp i klubbhuset och sly kring plattan.



I klubbhuset genomfördes teknisk genomgång av vår nya PA-28 SE-LRL, jourutbildning för nya medlemmar och uppfräschning av navigeringskunskaper inför nästa helgs Safaritävling. Som tack för arbetet så serverades nygrillade hamburgare!

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Strålande Safari 2019!



LFK vandringspris i "Safari"

Den 5 maj arrangerade LFK det årliga öppna klubbmästerskapet i Precisionsflygning. Tanken var att det skulle genomförts på lördagen, men dåligt väder gjorde att det sköts upp till söndagen.

16 piloter kom till start, varav 6 stycken från LFK (eller LiFK som vi heter i resultatsammanställningar då det finns fler LFK i Sverige).

Tävlingen inleddes med precisionsnavigering där vi flög en runda på ca 1 h och 15 minuter runt Östergötland. Vädret var bra med fin sikt, men lite blåsigt. Själv så lyckades jag i varje fall hitta runt och ta alla kontroller, men hade svårt att hitta fotoobjekten i terrängen. Det krävs systematik i kabinen för att få upp alla foton på bra sätt. Claes Magnus Johansson tog alla målen, hade 0 fel i planeringen och imponerande låga 108 straffpoäng för navigeringen! Tvåa kom Håkan Sjöberg SöFK på 265 poäng och trea Anders Wallerman LFK på 385 poäng.



Hört på PPL kursens lektion i Air Law....

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Staffan Jönsson NaFK beredd på navigering. Foto: Anders Wallerman

När alla navigerare hade tagit sig i mål så startade landningsmomentet. Här tog Lars Östling från LFK hem grensegern på 18,5 poäng. Anders Wallerman från LFK kom tvåa på 21 poäng. Kvällarna med landningstävlingar i "Gripen" och "Nattugglan" har gett resultat för LFK! Trea kom Claes Magnus Johansson på 38 poäng.



Jag själv i en mindre lyckad landning.... Foto: Anders Wallerman

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

När allt summerats ihop så hamnade Claes Magnus Johansson VFK som segrare på totalt 146 poäng. Tvåa kom Håkan Sjöberg, SöFK på 426 poäng och trea Anders Wallerman LFK på 450 poäng. Det innebär också att årets klubbmästare i Precisionsflygning blev Anders Wallerman!



Segrare Safari 2019 Claes Magnus Johansson VFK. Foto: Anders Wallerman

I lagtävlingen vann Håkan Sjöberg och Åse Kristoffersson SöFK på sammanlagda 967 poäng. Tvåa kom Lars Östling och Torbjörn Ohlen LFK på 1094,5 poäng. Trea kom Roland Olsson och Ingemar Brottare LuFK på 1197 poäng.

Stort grattis till alla!

Som sagt var en mycket bra arrangerad tävling av Karin och Åke från LFK. Stort tack till dem! Vi får hoppas på att de ställer upp fler gånger och arrangerar tävlingar. Det är nyttigt för alla klubbmedlemmar att pröva på både navigering och precisionslandning. Stort tack även till alla klubbmedlemmar som hjälpte till med bränsle och att ta hand om våra gäster!

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Det var fullt med flygplan på plattan. Samtidigt som tävlingen pågick så genomfördes utbildning i PBN med deltagande elever från hela Norden. Vi hade en gäst från Tyskland och det genomfördes utbildning med våra elever på flygskolan.



Besökare från Norge och Tyskland. Samt "Daisy"

P.S: Det var extra kul att se två LFK veteraner på plattan. SE-IFZ som flögs hem i gemensam transport från Frankrike till Linköping tillsammans med IFX och IFY. Den s.k. "Operation XYZ". Dessutom var SE-XIS på plats. En MFI-9 som en gång i tiden byggdes av klubbens medlemmar. Inte ett öga var torrt!



SE-XIS med SE-IFZ bakom

Visingsö Fly-In 2019



Den 3 augusti så hade SMHI lovat strålande sol hela dagen. Med andra ord, perfekt väder för en tur till Visingsö och den årliga Fly-In. När vi vaknade upp så var det dock allt annat än bra väder. 700 ft molnbas och regnskurar som låg norr om Linköping. TAF:en sade dock CAVOK. Vi tog en lång frukost och vädret blev gradvis bättre så att vi beslöt att åka ut till fältet för att se om det blev bättre eller inte. Väl ute vid flygklubben så mötte vi ett antal andra hugade Visingsöresenärer, som liksom jag funderat över vädret. Men vi kom, efter idogt studerande av METAR, TAF:ar och radarbild, fram till att vädret nog skulle vara OK under dagen.

Anders Wallerman, Peter Curwen och jag beslöt att åka tillsammans i tregrupp. Dels för att det är bra träning och dels för att underlätta trafiksituationen vid landning på Visingsö. Jag hade minnet av årets Stegeborg Fly-In färskt i bakhuvudet....

Peter, som hade det långsammaste flygplanet tog täten, Anders startade som tvåa och jag i Bullen som trea. Molnbasen låg på runt 2000 fot, så det var inga problem med att navigera. När vi närmade oss Visingsö så dök dessutom solen upp!

Vi kom in över plats i tregrupp och delade upp på insväng mot finalen för bana 01. Då den banan bara är 600 meter lång och jag som landade som trea hade två flygplan framför mig på banan så beslöt jag mig för att försöka landa så kort som möjligt. D.v.s. sätta mig i banbörjan och fullt utstallad. Det blev nog den kortaste landning jag gjort med Bullen även om sättningen blev en smula i hårdaste laget.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Väl nere så parkerade vi bland de övriga flygplanen på ett fullsatt fält och begav oss mot fikatältet för lite kaffe, korv och våfflor! Dagen tillbringades sedan med att vandra runt och titta på övriga besökare. Två fina Safirer fanns på plats och jag blev en smula avundsjuk... Totalt var det ett femtiotal besökande flygplan, varav nio flygplan från Linköping på plats.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Jönköpings Flygklubb



Vi beslöt att även åka i tregrupp på hemvägen. Peter startade först och sedan Anders. Här märkte man tydligt att Bullen är lite tyngre än Anders RV. Trots samma storlek på motorn så var det rejäl skillnad i stigningshastighet. Ca 400 kg viktskillnad! Vi var ju dessutom två personer i Bullen. Men efter samling i sväng så hade vi en snygg formation över plats Visingsö och begav oss mot Saabfältet.

Efter landning på Saab så diskuterade vi flygningen. Alla var nöjda med dagen och att göra sådana här flygningar i grupp är både kul och bra pilotträning. Stort tack till Jönköpings Flygklubb som håller fältet i skick och arrangerar Visingsö Fly-In!



Hej då Daisy!



Daisy taxar ut för start. Foto: Anders Wallerman

Sedan i höstas så har Flygande Veteraners "Daisy" stått uppställd på plattan utanför LFK klubbhus. Det var ett läckande avgasrör som tände eld på olja i vänster motor och som i sin tur resulterade i en avbränd hydrauloljeledning.

Detta ledde till ett omfattande reparationsarbete. Det var inte bara motorn som behövde åtgärdas. De största skadorna hade uppstått i brandvägg och motornacelle. Delar fick beställas från USA.

Entusiaster från hela Sverige har i kallt och blåsigt väder jobbat under hela vintern med att få loss de delar som skulle skickas iväg på reparation.

De senaste veckorna har det varit full aktivitet. Deadlinen är 6 juni då Daisy ska delta i 75-årsfirandet av D-day över Normandie. Det har varit en hel del utmaningar då nya delar inte riktigt passar ihop med gamla skrovinstallationer.

Till slut fick man i varje fall igång motorn och kunde under förra veckan motorköra den. Då var vädret nästa utmaning. Det har varit blåsigt de senaste veckorna och sporrhjulsflygplan är inte riktigt byggda för att operera i stark sidvind.

KONTAKTEN

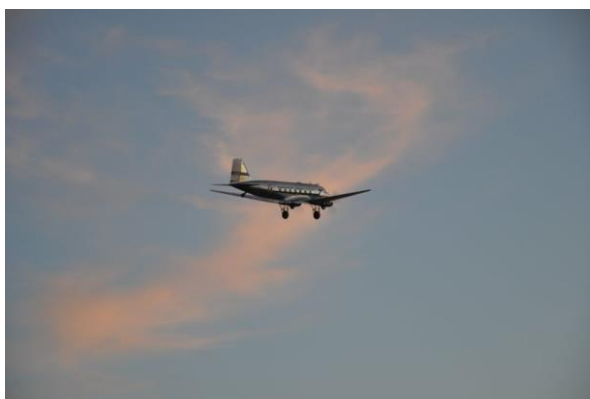
Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Ventilation av en Pratt & Whitney Twin Wasp! Foto: Anders Wallerman

Men kvällen den 29 maj var det äntligen dags. Vinden hade mojnats och piloterna som skulle flyga Daisy till Västerås kunde sätta sig i kabinen och dra igång motorerna. Vi flygnördar från Linköping hjälpte givetvis till! Efter ett antal försök så fick de till slut igång bägge motorerna. Alla vi som stod och tittade på kunde dra en lättnadens suck.

Nästa utmaning var att komma ut på fältet. Grinden på taxibana L var i vägen för vingarna när Daisy skulle in på GAC i höstas. Då fick man trixa med att vrida vingarna runt



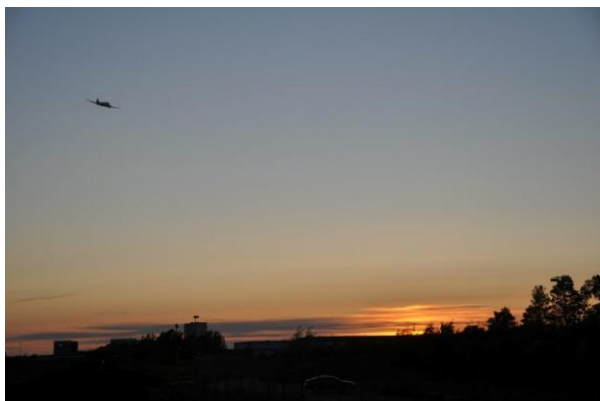
stolparna. Nu hade stolparna och delar av stängslet kapats ner och de som hade gjort det jobbet hade tydligen haft tungan rätt i mun och mätt rätt. Daisy kom ut genom grinden!

Daisy i luften efter start bana 29. Foto: Anders Wallerman

Det var en skön syn att se Daisy lyfta från ESSL och svänga upp mot Västerås. Vi som var där torkade bort tårarna och gick in och tog en fika för att värma upp oss och passade på att följa Daisys väg på Flight Radar 24. På vägen hem passade piloterna på att köra en kontrollflygning och bl.a. testa max- och minfart.

Det kommer att bli en smula tomt på klubben. Ingen Daisy på plattan och inga mekaniker som sitter vid vårt fikabord. Våra uthyrningsrum har i varje fall gjort stor nytta under vintern.

Välkommen tillbaka igen Daisy, men stanna inte lika länge nästa gång! Lycka till på resan till Normandie!



Daisy i solnedgången över Linköping. Foto: Anders Wallerman

Nytt (gammalt) klubbmärke?



Vår motorflygchef, Per Wernholm, har piffat upp klubbens flygplan inför långresan med klubbmärke på fenan. Om inte vilket märke som helst, utan det är mycket likt klubbens märke från 1973! Frågan är om det är ett officiellt klubbmärkesbyte eller inte? När LFK pilotvinge/utbildningstecken togs fram så inspirerades det av klubbmärket från 1933!

Inför långresan 2016 tillkom texterna "Linköpings Flygklubb" respektive "Linköpings Flying Club" på sidorna av våra maskiner. Med klubbmärke så syns det tydligt var de kommer ifrån!

Detta äldre klubbmärke hänger även utanför dörren på klubbhuset. Väder och vind har dock gjort sitt så det är nog dags att slänga på lite ny färg igen! Samma sak gäller skylten med "Linköpings Aeronauter" på hangaren. Bokstäverna klipptes ut ur plåt i samband med invigningen 2015 och har börjat rosta en smula. Något för en ledig kväll i sommar med andra ord!

Visning av B 17



Kvällen den 26 juni fick klubbens medlemmar tillfälle att titta närmare på Saab:s första skapelse B 17. Kvällen inleddes med att Adrian drog lite om B 17 historia i allmänhet och om den individ som Saab opererar.

B 17 var Saabs första egna byggda flygplan, men den designades egentligen av ASJA. När ASJA och Saab slogs ihop till ett bolag så ärvdes projektet. Första flygningen skedde den 18 maj med Saab provförare Claes Smith vid spaken. (Claes var givetvis LFK medlem och även ordförande för LFK under många år). Det var ont om motorer då krigsutbrottet stoppade leveranserna av amerikanska Pratt & Whitney Twin Wasp. De första B 17 som levererades till svenska divisioner plockade man raskt ur motorerna för att sedan skicka tillbaka dem till Saab så att nästa kunde levereras. Men med svensk ingenjörskunskap så tillverkades en piratkopia på Twin Wasp som faktisk blev bättre än originalet.

"Blå Johan" är den enda flygande B 17 i världen. Mer unik än en Spitfire eller Mustang! Den har individnummer 17239 och flög första gången 27 juli 1943. Blå Johan flög i Flygvapnet fram till 1954 och blev sedan civilregistrerad som målbogserare med



registrering SE-

BYH. Målbogseringen pågick till 1968 hos Avia på Gotland. 1969 förrådsställdes Blå Johan på Malmen och stod där och väntade på bättre tider.

1995 började några entusiaster fundera på om det gick att få en B 17 i luften till Saab:s jubileum 1997. 1996 så hämtades Blå Johan

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

från förrådet och en omfattande renovering startades och genomfördes på mindre än ett år. Den 11 Juli 1997 så flög Blå Johan igen för första gången på 30 år!

Blå Johan ägs av Flygvapenmuseum, men opereras av Saab. Tanken är att hålla Blå Johan luftvärdig minst till 2026 då Flygvapnet fyller 100 år och 2027 då Saab fyller 90. Extra trevligt vore om Blå Johan kan flyga på Saab:s 100-årsjubileum 2037!

Efter genomgången så var det visning av Blå Johan utanför flygklubben. Det var lång kö och många intresserade medlemmar fick titta närmare och hoppa in i kabinen där Sam förevisade knappar och reglage.

Stort tack till Adrian och Sam som ställde upp och visade Blå Johan!



Rundtur med Daisy



Den 20 augusti dök Daisy åter igen upp på ESSL. Den här gången var det lite lättare att komma in på vår platta då grindarna kapades ner en smula förra gången hon var på besök.

Huvudsyftet med besöket var att Flygande Veteraner hade arrangerat en rundflygning med sina medlemmar som passade på att åka en tur på Kindakanal. Extra kul var att de passade på att tacka LFK för stödet under den långa reparationstiden genom att bjuda på lite fika och som grädden på moset en flygtur i Daisy!



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



15 hugade klubbmedlemmar passade på att komma upp i luften. Först fick vi en säkerhetsgenomgång av den rutinerade besättningen. Sedan så startades två stycken Twin Wasp upp. Underbart! Ljuv musik för oss flygnördar!

Start bana 29 och sedan en högersväng ut mot Östra Harg. Vi följde Roxens norra kant och sedan tillbaka till Östra Harg och en sväng över Linköping innan vi satte hjulen i banan igen.

Där stod de betalande gästerna och väntade på sin returresa till Västerås.

Stort tack till Flygande Veteraner. Ni har fått ett antal nya medlemmar i föreningen!



Någonstans på en stor flygplats under långresa 2020

SM i precisionsflygning och i Civil Flygfemkamp 2019



Torbjörn förbereder kabinen inför en träningsnavigering

Den 24-27 juli arrangerade Gävlebygdens Flygklubb SM i Precisionsflygning och i Civil Flygfemkamp, på Gävle-Rörbergs flygplats. Det var 21 deltagare, varav fem kom från Linköpings Flygklubb. Linköping gjorde bra ifrån sig med bl.a. förstaplats i CFFK!

Vi från Linköping var Lars och Torbjörn med deras gula Cessna, samt Karin, Åke och jag med KMH. Vi åkte upp till Gävle ett par dagar innan tävlingen för att hinna öva lite innan allvaret satte igång.



Åke och Karin taxar ut inför en träningsnavigering, med Gävle-Rörbergs torn i bakgrunden

Gävlebygdens Flygklubb hade fixat ett bra arrangemang! Mat och transporter var ordnat, och vi höll till i deras fina klubbhus. Bodde gjorde vi på ett gammalt vårdshus i närheten. Jag brukar alltid gilla att åka på SM, eftersom allt är ordnat, man är bland folk man känner och det enda man behöver tänka på är tävlingen – det blir lite som semester. Semester med intensiva inslag...



Lars springer i mål efter löpningen

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Lars-Inge hade ordnat så att vi kunde få ut banor från tidigare tävlingar att träna på, och hjälpte också till med att mata in resultatet i sin dator för utvärdering. Man hade också arrangerat så att den fanns ett landningsstråk att träna på. Jättebra, många utnyttjade chanserna för träning!



Karin landar några meter plus

Terrängen är lite annorlunda där än hemma, så för min del behövdes träningen. Det är mer kuperat och mer skog än hemma. Gävleborna verkar också ha annorlunda saker i sina hem, under svängen in till en startpunkt såg jag att någon hade en jättestor badringsanka vid bryggan, den måste varit större än en normal segelbåt. Torbjörn hade också sett den, så jag hade inte drömt...

Vi hade en fenomenal tur med vädret. På vägen till Gävle var det ganska dåligt i början men sedan hade vi strålande varmt väder hela tiden!



Åke lämnar ifrån sig navigeringsresultatet till en funktionär efter landning

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Nytt för i år var att tävlingen innehöll två navigeringar. Det är så på internationella tävlingar, men på SM brukar man inte ha det eftersom det kostar så mycket jobb att ordna. I år ville man dock ge landslaget den träningen, att tävlingen blev som de stora tävlingarna. Så på torsdagen var det en navigering, på fredagen ytterligare en och så var det landningstävling på lördagen. Frazze var som vanligt med och arrangerade, han hade lagt den ena banan.



Lars landar några meter plus

I den Civila Flygfemkampen (CFFK) var det dessutom de fysiska grenarna. Simningen och orienteringen var på onsdagen, och löpningen hölls på lördagen efter landningstävlingen. Orienteringen och löpningen var tuffa eftersom det var så varmt.

Arrangemanget avslutades med en middag på lördagskvällen i Ijum sommarkväll. Då kunde vi konstatera att Linköpings Lars gjort en fenomenal insats, och tog guldplatsen i CFFK och försvarade därmed sin titel som svensk mästare! Torbjörn kom också på pallplats, med ett brons. Lars var också nära att ta en pallplats i precisionsflygningen. Vann precisionsflygningen gjorde Gävlebygdens Lars-Inge.



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Gävlebygdens flygklubbs fina klubbhus var centrumunkten under tävlingsdagarna

Stort tack för ett bra arrangerat SM! År 2021 skall SM-veckan hållas i Linköping, och då måste vi se till att ha SM i precision och CFFK hos oss!

Efter tävlingarna var det middag. Frazze väl förtjänt efter allt arbete med tävlingen

Vi lämnade Gävle i lite vemod, eftersom flygfältet skall läggas ned. Fältet är mycket fint beläget en bit utanför Gävle, utan särskilt mycket bebyggelse i närheten. Lång asfaltsbana med tillhörande grässtråk. Fint, ganska nytt klubbhus. Kommunen har dock sålt marken, det skall byggas serverhallar i stället. Det var till och med journalister på plats under tävlingen, en radiointervju sändes och det publicerades ett reportage med rubriken "Sista tävlingen på Rörbergs flygplats" i lokalpressen.



/Anders W, med Karins hjälp



Lars svensk mästare i CFFK 2019



Torbjörn tredje plats CFFK 2019

Successful Safir & MFI meeting 2019!

Safir- och MFI-mötet arrangerades av MVFK – Malmens Veteranflygklubb. Men eftersom de flesta medlemmar i MVFK även är medlemmar i LFK så arrangerades mötet i LFK lokaler och LFK-medlemmar var välkomna att delta i mötet och hangarfesten.



There were a number of questions regarding the weather for the Safir & MFI meeting. Most of all it was the prognosticated weather for the Sunday that could prevent the travel back home from the meeting. It resulted in that some guests could not attend the meeting and some preferred arriving by car instead of using their Safir or MFI.

The weather gods were however friendly this time and finally there were five Safir and a number of other aircraft parked outside Linköping Flying Club facilities at Saab airport. The most long range visitors arrived from Belgium in a Safir and from Germany in a Bonanza.

On Friday evening the first guests started to arrive. MVFK had fired up the Barbecue and grilled Hamburgers were on the menu. One or maybe two beers were downed together with the burgers.

On Saturday the official technical meeting were held. A number of topics were on the agenda. It was decided to start a number of investigations that shall be reported to all Safir users via MVFK homepage.

- Propellers. Are there any possibilities to manufacture new propellers of the existing type to B/C Safirs? Is there a possibility to use other types of more efficient propellers?

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

- Engines. Are there any possible replacements for the existing B/C Safir engines? There are users in South Africa and Australia that have modified their Safirs.
- Create a list of useful contacts for different subjects

After the lunch Kjell Franzen held a presentation of upcoming new rules regarding Annex 1 (formerly known as annex 2) aircraft in Sweden. The Swedish rules will be more synchronized with the EASA rules. This affects among other things formation training, advanced flying training etc. ECAC are working on list of experimental aircraft that are permitted to fly freely withing Europe. To be on the safe side it is recommended to check with the nations that you are planning to visit to be sure that the agreement covers your type of aircraft! Lastly Kjell reminded us to sent our comments to the planned changes in fees for aircraft related activities.



During the afternoon there was a bus ride to The Swedish Air Force Museum for a guided tour in the storage hangar where a number of aircraft are stored. Among those the prototype to MFI-15, a MFI-9 that was still in Swedish Air Force colors since the evaluation of a new type 1 trainer and also a shiny metal clean Saab 91A Safir.

During the evening there was a hangar party with food, beer and wine. Two Safirs were positioned outside the hangar to create a nice view during the dinner. MVFK took the opportunity to say "thank you" to Mats Dahlgren who will retire soon from Saab AB. Mats

have during the years been a good supporter of both Linköpings Flying Club and MVFK. All good things have an end and the pilots who were planning to leave early on Sunday morning had to return to their hotels.



On Sunday morning the visitors from Belgium and Germany and Västerås took started in the direction of their respective home airfield. The rest of us attended some nice briefings.

KONTAKTEN

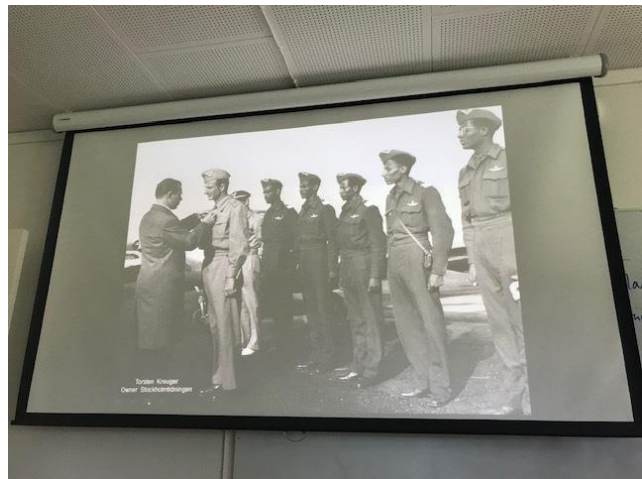
Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Eric von Rosen told us about his father Carl Gustaf von Rosen record flight from Bromma in Sweden to Addis Ababa in Ethiopia in a Saab 91A Safir. The aircraft was modified with the support from Saab. The Fuel quantity was increased from 175 L to 947 L. The oil quantity was increased from 8 to 45 L (A Gipsy Major with inverted cylinders consumed approximately 1 L of oil per hour). In total the take off weight was increased from 995 kg to 1500 kg! One of the major challenges was to get a permission from the Soviet Union to fly above east block territories.

Carl Gustaf took off from Bromma in Stockholm at 0503 May 9, 1947. At sun set he entered IMC conditions over North Africa. This was worsened by a sand storm that affected the compass. After almost 10 hours of flying in these conditions he was finally VMC and on the track! Finally he landed in Addis Ababa at 1105 May 10. Sadly the trip was not recognized by FAI as a world record since FAI had not been officially notified that this would be a record attempt!

However...the major result of the trip was that the Saab Safir was recognized as a great aircraft and was later used by many Air Forces and companies around the world.



The next briefing was held by Thomas Lilja to recognize that the first flight of MFI-15 was performed July 11, 1969. MFI-15 was designed as a possible replacement of the Safir used by the Swedish Air Force as a basic trainer. However, this competition was won by the Scottish Aviation "Bulldog". Maybe because the smaller MFI-9 was used during the evaluation and the instructors at F 5 Wing in Ljungbyhed did not like that aircraft. Instead the MFI-15 was to become Saab most exported civilian aircraft with approximately 610 aircraft manufactured over the years. Saab 29 "Tunnan" is still the aircraft that Saab has built in the greatest number (665 including 4 test

aircraft).

Two very good briefings concluded this years meeting. Now it is time to start planning for next year Safir & MFI meeting. Hopefully there will be more Safir/MFI owners attending the meeting. MVFK will at least do our best to bring our own newly restored B-Safir, SE-KUB to that meeting!

Many thanks to Saab AB for sponsoring the meeting! Saab AB is the holder of the type certificate for Saab Safir and MFI-9/15.

Höstmöte 2019



Den 16 oktober så genomfördes LFK sitt sedvanliga Höstmöte. Syftet med Höstmötet är främst att välja ny styrelse för det kommande året, men även att informera medlemmarna om klubbens ekonomi m.m.

Nicke inledde med att redovisa för vad som hänt under 2019. Bl.a. långresan runt Östersjön, klubbresa till Siljansnäs, LRL i full drift, framgångar i SM och avtackningsresa med Daisy. Utbyggnaden på banan blir nog troligtvis inte av förrän 2021.

Erik redovisade sedan ekonomin. Flygtidsuttaget ligger rätt så konstant kring 1500 h/år. Archrarna flygs mycket och DA-20 mindre. Mycket beroende på att det skolas lite med DA-20. Budgeten ser OK ut. Kassan har dock minskat då det genomförts motorbyte på två maskiner under året. Kostnaderna för ATO kan komma att ökas under 2020. Mötet beslutade att medlemsavgifterna för 2020 ska ligga kvar på oförändrade nivåer.

Den nya styrelsen för 2020 kommer i stort sett att se ut som tidigare. Nicke valdes om som ordförande. Erik, Michael, Per och Jennifer valdes om för ny 2-års period. Den enda ändringen blev att Fredrik Axelsson avgår och ersätts med Michael Frendesson.

Valet till KSAK och KSAK-M genomfördes inte på mötet. Styrelsen kommer att utse förslag.

Efter detta så avslutades den formella delen av höstmötet.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Ett antal medlemskvällar är inplanerade under hösten. 19 oktober genomförs en städdag med plantering av häck ut mot plattan. 21 oktober besöks LFK av MAF som leveransflyger en Cessna Caravan till Sudan. 6 november kommer det att genomföras en ny säkerhetskväll. KSAK håller bl.a. på att ta fram ett uppdaterat H50P underlag för att förbättra privatflygets säkerhet. Dessutom kommer en kallelse att komma ut för ett uppstartsmöte på Cubrenoveringen.

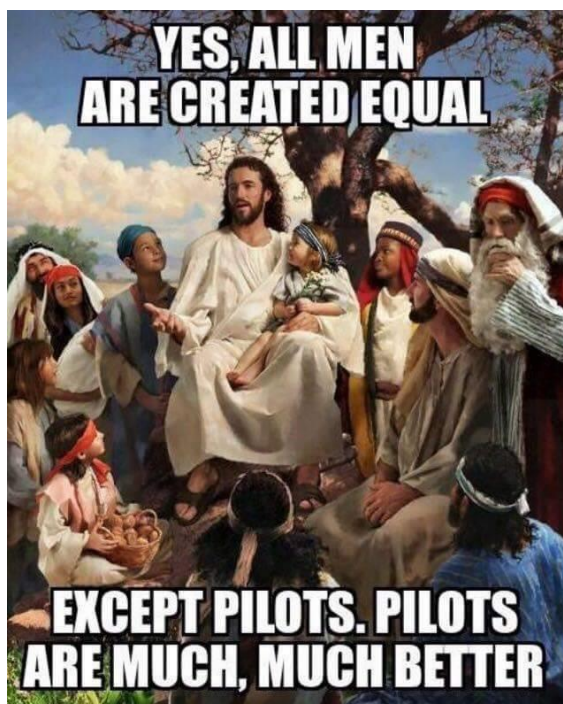
Klubben har fått en sponsring på 75.000 från Weine Kindefors. Det kommer att gå till uppbyggnad av en uteplats framför klubbhuset. Weine kommer att formellt tackas av klubben vid ett kommande tillfälle!

I pausen mellan de olika redovisningarna så serverades det Kaffe och Tårta.

Klubbens simulator kommer inte att certifieras framöver. Transportstyrelsens kostnade för certifiering är för höga. Det innebär att den inte längre kommer att kunna användas i IR-utbildningen. Dock så kommer den att fortsätta drivas och mjuk- och hårdvara ska moderniseras. Det kommer att vara gratis för medlemmar att boka den då klubbstyrelsen anser att det gagnar flygsäkerheten.

Det administrativa arbetet för klubbstyrelsen har stigit kraftigt de senaste åren. Framför allt är det hårdare regeltolkningar från Transportstyrelsen som lett till ett antal anmärkningar vid granskningar av klubbens drift. För att minska belastningen på klubbstyrelsen så kommer Nicholas Lundbohm att utses till Safety Manager och klubben kommer att anställa en Luftvärdighetsadministratör på ett par timmar i veckan. Frågan är om dessa extra kostnader verkligen motiverar att klubben fortsätter med att driva ett ATO? Skolningen ligger på ca 500 h per år och det är enbart IR- och PBN-utbildningarna som kräver ett ATO och dessa ligger på ca 150-200 h/år. Ett alternativ kan vara att omvandla till DTO. EASA håller på att ta fram regelverk för "Basic IR" som ska kunna utbildas vid ett DTO.

Årets långresa blev Östersjön runt. Totalt ca 880 nm och 8 h flygtid. Från klubben deltog IUD, LRL, KIT, MEB och KMH. Dessutom en helikopter i form av JVE! Flygplatser som besöktes var Nortalje, Mariehamn, Helsingfors (Malmi, med en fin VFR inflygning på max 700 ft över staden), Ösel, Ventspils (för några besättningar) och Bunge. Trevliga besöksmål som är värda att stanna lite längre tid på. Flygplatsinformation finns i respektive lands AIP på nätet.



En kväll på klubben



Fullsatt lektionssal med blivande piloter

Kvällen den 12 november var det verkligen fullsatt i alla klubbhusets lokaler.

Årets PPL/LAPL kurs med 16 blivande piloter hade lektion i Aerodynamik i stora lektionssalen under ledning av Nicko.



Långresa 2020 under planläggning

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

I lilla mötesrummet så hade deltagarna i Långresa 2020 samlats för planering under ledning av Nicke. Planen just nu är att åka ner till Alperna och pröva på flygning i bergsterräng.



SE-KEG snart i luften igen

I bygglokalen så har Cubprojektet dragit igång igen under ledning av Lars Theodorsson. Skrovstommen har lackats och nu pågår arbetet med att sätta på diverse beslag samt att anpassa de nya golven till det gamla skrovet. Nästa steg blir att dra el och styrsystem så att skrovet kan dukas.



SE-KEG tillverkningsskyltar

De viktiga tillverkningsskyltarna har tagits loss från de gamla golvplattorna och kommer att föras över till de nya. Som alla vet så kan inte ett flygplan flyga utan dessa skyltar. Hela aerodynamiken bygger på att skyltarna finns på plats! 😊

God Jul från ovan



Gruppbild innan flygningen. Foto: Bengt Bergholm

Flygvädret har varit sisådär den här hösten. November hade knappt en soltimme och december har inte varit mycket bättre. Men trots detta så planerade LFK att genomföra årets julgran. På lördagen regnade det och risken fanns att det skulle ligga dimma över fältet på söndagsmorgonen. Men gudarna var på vår sida och t.o.m. solen behagade att titta fram en smula.

Flygvapnet hade tidigare i veckan genomfört julgransflygningar med start från F7, F17 och F21. Tyvärr så resulterade problemen med SK 60 att Flygskolan inte kunde genomföra någon julgransflygning vilket innebar att bl.a. Linköping blev utan. Men julen kräva flygande julgran! LFK har fördelen av att kunna flyga på helger och har därför lyckats genomföra julgran de senaste åren, 2018, 2017, 2015 och 2014.



Alla hjälper till att dra ut maskinerna. Foto: David Brohede

På söndagen den 22 december så samlades ett antal hugade piloter och passagerare. Vi lyckades få ihop en julgran bestående av sju maskiner. Klubbens flygplan, SE-MEB, SE-IUD, SE-MEK och SE-LRL, MVFK SE-MEK och två privatägda, SE-XTT och SE-MAT. Det räckte gott och väl till en fin gran med en liten stam!

Efter briefing så gick vi ut och klargjorde flygplanen inför flygningen. Bränsle och olja kontrollerades och fylldes på vid behov. Som tur väl så hade vi jousen bemannad på klubben så tankarna var redan dränerade.

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Tomteluva på! Foto: David Brohede

Färden gick över Linghem, Ekenängen, Ljungsbro, Borensberg, Skänninge, Mjölby, Mantorp, Malmslätt och Linköping centrum. Molnundersidan låg på 3000 fot och färden kunde genomföras på höjder mellan 1000-1500 ft. Vi passade givetvis på att önska

"God Jul" till flygledningen på Saab-fältet och Östgöta kontroll.

*SE-MEB och SE-IUD sedd från SE-MEK.
Foto: David Brohede*

*Julgranen sedd från stammen. Foto:
David Brohede*



KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



På väg mot Borensberg. Foto: David Brohede



Dis och dimma efter gårdagens regn. Foto: David Brohede

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb



Sväng över Boren. Foto: David Brohede



Långflank strax innan landningen på Saabfältet. Foto: David Brohede

Efter flygningen så samlades vi i klubbhuset och tog en sista gemensam fika för året. Alla flygare vet att fika är det näst bästa!

Från oss alla till er alla, en God Jul och ett Gott Nytt År!

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Årets sista flygdag

Flight Information						FLEET STATUS				
Tid	Flygplan	Befälhavare	Bokning	Anmärkning		Flygplan	Tid till service	Tid till flygstopp	Flygtid	Landningar
Time	Aircraft	Pilot in command	Booking	Remark		Aircraft	Time to service	Time to stop	Total time	Landings
09:00	SE-KMH	Krister Fersan	09:00-11:00	Active		SE-IUD	26.3 h	36.3 h	11 773.7 h	23 719 st.
09:00	SE-MEB	Nicholaus Lundbohm	09:00-11:00	Active		SE-KIT	26.9 h	36.9 h	11 973.1 h	22 994 st.
09:45	SE-IUD	Hans Sjöblom (SAAB OTTOQ/98246)	09:45-11:00	Active		SE-KMH	-5.1 h	4.9 h	16 105.1 h	60 277 st.
10:00	SE-LRL	Lars Östling	10:00-12:00	Go to plane		SE-LRL	54.5 h	64.5 h	795.5 h	1 430 st.
10:00	SE-MEK	Per Wernholm	10:00-12:00	Go to plane		SE-MEB	21.0 h	31.0 h	1 479.0 h	4 495 st.
11:00	SE-KMH	Peter Lundgren	11:00-14:00			SE-SIM	N/A	N/A	1 220.5 h	144 st.
11:00	SE-MEB	Thomas Lilja (SAAB OTTOCZ/98762)	11:00-13:00			PPR				
11:00	SE-IUD	Tomas Karlsson (SAAB OTPSZ/98280)	11:00-13:00			Ankomst	Avgång	Flygplan	Namn	Bränsle
12:00	SE-MEK	Björn Rystedt	12:00-14:00			Arrival	Departure	Aircraft	Name	Fuel
12:00	SE-LRL	Mikael Granath	12:00-15:00			NOTAM				
13:00	SE-IUD	Viktor Adelmann	13:00-16:00			>>> ESSL/Linköping/SAAB <<<				
13:00	SE-MEB	Björn Rubensson (SAAB OTTFGDZ/98150)	13:00-15:00			+ AERODROME CONTROL TOWER (TWR) HOURS OF SERVICE ARE NOW MON				
14:00	SE-KMH	Fabrice Hachette (SAAB OTTDIEZ/98293)	14:00-16:00			0445-0545 0930-1115 1600-1745, TUE 0930-1115 1530-1730, WED 0930-1115 1600-				
14:00	SE-MEK	Alexander Jacobs	14:00-16:00			1745, THU 0930-1115 1530-1730 2045-2215, FRI 0445-0545 0930-1115 1600-1745				
N/A	SE-KIT	Tillsyn/Kontrollflygning	- ALL DAY -	Maintenance		2045-2215, SAT 0445-0545 0930-1115 1645-1815, SUN 0445-0545 1600-1745 2045-				
						2215 FROM: 30 DEC 2019 00:00 TO: 05 JAN 2020 23:59 ESB/3757/19 - OSTGOTA				
						APPROACH CONTROL SERVICE (APP) HOURS OF SERVICE 23 DEC 0530-2250,				
						24 DEC 0545-1830, 25 DEC 0150-2250, 27 DEC 0530-2250, 28 DEC				
						0530-2230, 29 DEC 0530-2250, 30 DEC 0530-2250, 31 DEC 0545-1830, 01 JAN 0550-				
						2250, 02 JAN 0530-2250, 03 JAN 0530-2250. SERVICE PROVIDED ACCORDING TO				

Den 31 december, årets sista flygdag, bjöd på strålande solsken. Bokningskalendern i MyWebLog blev snabbt fylld. Många medlemmar som passade på att utnyttja tillfället för en sista flygtur på året.



Tyvärr så blåste det en hel del, så det var kyttigt även på högre höjder. Men vad gör väl det när man får se solen igen!

Gott Nytt År till alla medlemmar och vänner önskar Linköpings Flygklubb! 2019 var ett bra år, 2020 ska bli ännu bättre!

