

Tävlingsverksamheten

av Sture Lahrin

När flygning med motorflygplan började strax efter sekelskiftet låg det i sakens natur att man noterade rekord och inbjöd till tävlingar som avsåg distans, uthållighet, hastighet och höjd. Det gällde naturligtvis också Sverige där en pokal, Öresundspokalen, sattes upp till den svensk som först flög över Öresund. Den som lyckades med denna prestation var flygbaronen Carl Cederström år 1910. Pokalen skänktes sedermera till KSAK och utgör numera vandringspris i det Svenska Mästerskapet i Motorflyg.

Den första tävlingsinsatsen

Den som först tävlade för Linköpings Flygklubb blev flygchefen Bo Lundberg. Med sina erfarenheter från Nordiska Flygtävlingen 1931 och flygtävlingen vid flygdagen i Malmö 1933 var det naturligt att låta Lundberg representera LFK vid en flygtävling i Norrköping 29-30 maj 1935. Av den korrespondens som föregick tävlingen framgår att Lundberg hade många synpunkter på tävlingsreglerna. Efersom tävlingen förutom navigationstävling och landningstävling bestod av ankomsttävling efter flygning minst 15 mil fick Lundberg med sin spanare Lennart Segerqvist först flyga till Jönköping för att därifrån starta tävlingen. Två dagar senare anlände Lundberg till Linköping med samtliga förstapriser i bagaget. Under de två dagarna hade han också hunnit med fem passagerarflygningar.

Precisionsflygning

Den tävlingsform inom motorflyget som man i Linköpings Flygklubb ägnat stort intresse är precisionsflygning, tidigare benämnt enbart motorflyg. Tävlingsproven inkluderar dels moment som ingår i normal flygning och dels förfarande vid en nödsituation. Den tävlande är ensam i flygplanet.

Tävlingsreglerna innehåller i stort följande:

Navigeringsprov omfattande flygning av en ca 150 km lång bana med 4-5 brytpunkter, markerade med duktecken. Flygningen skall ske enligt en uppgjord färdplan. Idealtiderna i denna beräknas med uppgiven marschfart och vindvärden enligt prognos som grund. Den tävlandes verkliga passertid kontrolleras vid start, mål och 3-4 hemliga tidkontroller.

Specialprov innehållande färdplanberäkning och spaning efter duk- och fotomål.



*På väg mot landningsmärket (Vårtävlingen 1965). Flaggan hålles av Carl-Mårten Danielsson.
Foto: Per-Arne Nyhlén.*

Landningsprov som utgöres av simulerad nödlandning, motorlandning över hinder, simulerad nödlandning utan användning av klaff och normal landning. De två senare infördes 1982 på bekostnad av precisionslandning utan motor, för vilken banor och attityder i luften stilbedömdes. Sättning skall ske så nära nollinjen "märket" som möjligt. Landning före nollinjen bestraffas hårdare per meter fel än landning efter. Hindret i motorlandningen är två meter högt och beläget 50 meter före nollinjen.

Klubbtävlingar utvecklas - Riksmotorflygtävlingen

För att återgå till den tidiga utvecklingen ger vi ordet till Lars Grönlund som berättar: "I LFK var vi några yngre förare som, uppmuntrade av vår nuvarande ordförande Olof Esping och provflygaren Howard Jacobsson, bestämde oss för att försöka bättra på kunskanget genom att tävlingsflyga. Exakt hur vi körde igång med detta tävlande minns jag inte och några protokoll finns inte bevarade från dessa tävlingar som ägde rum något år efter det andra världskrigets slut."

År 1948 arrangerades ett klubbmästerskap med inte mindre än 18 deltagare och med Arne Kjellström som segrare. Samma år hade tävling mellan LFK och AB Aerotransports (ABA) Flygklubb premiär. Tävlingen avgjordes på Tanneforsfältet med ABA som lagsegrare och Arne Kjellström som individuell segrare bland 22 deltagare. ABA Flygklubb övergick snart i SAS Flygklubb och tävlingen skulle komma

långt in på 1970-talet. Från 1972 deltog även Tekniska Högskolans Flygklubb (THF).

Året därpå instiftades Riksmotorflygtävlingen som kom att arrangeras fram till 1957. Finalen omfattade en tävling mellan fyra tvåmannalag. Kvalificering till finalen ägde rum vid distriktstävlingar. I den första finalen i Västerås segrade LFK och hemförde första priset, 1 000 kronor till klubben. Individuellt delade Arne Kjellström och Lars Grönlund tredjeplatsen. Avgörande för placering var summan av placeringspoängen i de tre momenten navigering, målspaning och landning. Samtliga piloter i finalen flög Piper Cub. Ett tag var det faktiskt tal om att inget annat flygplan skulle godkännas som tävlingsflygplan. Vid denna tid fanns det en regel som förbjöd flyglärare och trafikflygare att delta i tävlingar. Som färdig flyglärare 1950 kunde Arne Kjellström därför inte fortsätta tävlingskarriären. Åren 1950 och 1955 avgjordes finalerna i Linköping. Det förstnämnda året segrade LFK åter. För sin andraplats fick Lars Grönlund en flygresor till Paris. Priser av den storleksordningen försvann snart från tävlingarna.

Landningsprovet omfattade vid den här tiden en simulerad nödlandning i vänstervarv och en i högervarv. Bedömningen av landningarna byggde på den något verklighetsfrämmande principen att nollinjen skulle motsvara ett dike och inte ligga ett stycke in på fältet som enligt nuvarande regler. Landning före "diket" bestraffades med 1 000 prickar extra såvida man inte studsade över "diket" då bestraffningen inskränkte sig till 200 prickar. Dessa tal kan jämföras med att segraren i 1952 års distriktstävling, Bo Tuveesson, hade 90 prickar totalt. Vid denna tävling finner vi Lennart Petersén, då verksam i Arboga FK, som tävlingsledare.

I 1953 års nordiska mästerskap i Herning i Danmark segrade Lars Grönlund med Bo Tuveesson på andra plats och de båda bärgade lagsegrarna åt Sverige. De segrade också i RM där Tuveesson hemförde LFK:s enda individuella seger i denna tävling.

Inför 1954 års RM-tävling som vanns av Aeroklubben i Göteborg omarbetades reglerna. Man införde bland annat pricklandning med motor, som gick ut på att bringa flygplanet till fullstopp så nära märket som möjligt. De 1 000 prickarna avskaffades men en minuslandning gav lika många prickar som en pluslandning maximalt kunde ge. Ett inslag i specialprovet beskriver Lars Grönlund så här: "Det fanns en annan 'lätt galenskap' på 50-talet. Då tänker jag på det moment under vilket man skulle slänga ned en rapporthylsa och försöka träffa en duk av en handduks storlek. Med hylsan i handen och armen utanför planet vinglade man fram, koncentrerad på den tilltänkta nedslagsplatsen. Höjden var ungeför 50 meter. Märkligt nog gick allt utan olyckor." En något turksam bedrift svarade Björn Åhlblom, SAS FK, för vid en SM-tävling på 60-talet. Han lyckades placera sin första hylsa mitt på duken. Hans andra hylsa bildade sedan ett kors med den första.



"Storslammen" 1953. Till vänster Bo Tuvevsson, segrare i Riksmotorflygtävlingen, med "Albin Ahrenbergs Vänners Vandringspris". Till höger nordiske mästaren Lars Grönlund med Nordiska Flygarpokalen.

Riksmotorflygtävlingen utvecklade sig till en kamp mellan Linköpings FK och Arboga FK. I ett program inför säsongen 1957 står att läsa: "Vår målsättning är att slå Arboga i årets riksmotorflygtävling. Segrare i denna tävling har varit ömsom Arboga ömsom vi med någon övervikt Arboga. Dessutom är Arboga Flygklubb en liten klubb som arbetar under betydligt mer primitiva förhållanden än vad vi gör och segrar Arboga i år kommer stora vandringspokalen att stanna där för gott." Arboga segrade, mycket tack vare Nils Mattsson, tvåfaldig nordisk mästare och fyra gånger individuell segrare i Riksmotorflygtävlingen. Han blev följdriktigt som förste motorflygare "Stor Grabb" 1956. Efter några år upphörde verksamheten i Arboga, bland annat hade Lennart Petersén flyttat till Linköping.

Den svenska truppen till NM i Finland 1955 skulle samlas på Bromma. Arne Kjellström, som inte kunnat släppa tävlingsverksamheten helt, skulle hjälpa till med arrangemangen. Tillsammans med Lars Åhrberg flög han till Bromma för att därifrån leda flygningen till Finland. Från Arboga väntades Nils Mattsson och Lennart Petersén. De hade hämtat ett flygplan i Eskilstuna och flög via Västerås i rote mot Bromma, där de aldrig tidigare varit. De saknade radio. Väl framme i skymningen gick de runt fältet och fick grönt ljus från tornet. Bland alla upplysta banor tyckte de sig finna en som var lämplig. Det råkade dock vara en taxibana som ledde till plattan. På denna landade herrar Mattsson och Petersén och stannade nedanför trafikledartornet. Den sävlige Mattson, som hade problem med bromsarna, klev ur och vred

upp sitt plan mot uppställningsplatsen. Efter att ha taxat dit förankrade de planen utan att låta sig påverkas av den uppståndelse de orsakat. Väl inne fick de sig till livs en lång utskällning av en trafikledare som kom rusande nerför spiraltrappan. Nils Lundgren, motorflygchef på KSAK och major på F 7, lyckades dämpa de upprörda känslorna. Det visade sig att trafikledaren var reservofficer på just F 7. Dagen efter måste syndarna genomgå förhör i BCL innan de fick starta. Detta hölls trots omständigheterna i en gemytlig ton. En efterföljande korrespondens med Luftfartsstyrelsen avslutades med ett meddelande att en anteckning gjorts i certifikatregistret. Skrivelsen var undertecknad av en J G Karlsson. Samme J G Karlsson, aktiv i KSAK, fick senare på året vid en högtidlighet överlämna första priset i Riksmotorflygtävlingen till Mattsson och Petersén. Efteråt tog han dessa avsidet med orden: "Jag kunde inte handlägga detta på annat sätt." Lennart Petersén och Nils Mattsson hade på ett hårdhänt sätt fått lära sig vikten av att känna till bestämmelser och lokala förhållanden vid en storflygplats.

Lars Åhrberg berättar en episod från NM i Danmark 1957. När en sträcka motsvarande 20 minuters flygning återstod till målet räckte ej kartan längre. De tävlande medförde ett kuvert innehållande en karta som täckte denna del och som fick brytas i händelse av nöd. Desorienterad, "På Jylland ser alla fält likadana ut", och med begränsad bränslereserv beslöt Lars att landa vid en bensinstation. På väg ner såg han strax intill ett fält med en mängd flygplan. Han landade då på detta och erfor att han just passerat mållinjen och det med mindre än 30 sekunders fel. Flera tävlande bröt tävlingen som blev mycket kritiserad.

Under 1950-talet utvecklades en omfattande lokal tävlingsverksamhet som leddes av en tävlingskommitté. Sedan början av 60-talet har Carl-Mårten Danielsson varit ordförande i denna. Klubbmästerskapet arrangerades årligen och från 1955 också Vårtävlingen. Dessutom anordnades träningstävlingar, ofta med olika klasser.

Från denna tid finns många välförda protokoll. Från ett KM hittar vi: "Segrare för 1957 blev E Bratt med 224 prickar och en nödlandning. Den senare kan dock ej belönas i detta protokoll." Tillbudet kan inte ha varit så allvarligt för Erik Bratt har inget minne av händelsen. För övrigt har någon olycka med personskada i samband med denna tävlingsform ej kommit till artikelförfattarens kännedom. Skador på flygplan på grund av hård sättning har däremot förekommit några gånger.

Att skämtlynnat i bland tog överhanden bevisas i det tidigare nämnda protokollet där tävlingsledaren Valter Andersson skriver vidare: "Det sjunde fotomålet är inte upptaget i detta protokoll. Det var endast avsett att vara ett irritationsmoment vid inflygningens sista del. Fotot föreställde några hus i Västerfärnebo vid gränsen Dalarna-Västmanland, vilket dock inte hindrade flera tävlingsdeltagare att ta en chans vid Åtvidabergsvägen."



Vårtävlingen 1962. Lennart Petersén har tagit fjärde inteckningen och erövat K G Palmqvists Vandringspris för alltid. Inteckningar innehas av från vänster Lars Grönlund, Lars Åhrberg, Lennart Petersén och Erik Bratt.

Foto: Saabfoto, L Forsman.



Pricklandning under LFK-tävling. Pilotens kommentar: "Jag har gjort hårdare landningar tidigare".

Jönköpings Flygklubbs tävling om Stjärnpokalen, som arrangerades första gången 1934, har under hela efterkrigstiden varit populär bland LFK:s tävlingsflygare. I reglerna för 1957 återfinns såväl motorlandning över hinder som bedömningslandning över hinder. Efter passage av hindret gällde det att landa och stanna före en för varje flygplantyp specificerad punkt för att undgå prickbelastning. Lars Åhrberg drar sig till minnes att avståndet från hindret till märket var 300 meter för Saab Safir.

Svenska mästerskap - Stora framgångar för LFK

År 1958 inbjöds till det första svenska mästerskapet i Norrköping. Tävlningen fick inställas på grund av för få anmälda. Inför SM pågick ett intensivt regelarbete. Uppmätta resultat i special- och landningsmomenten multiplicerades med handikappfaktorer som var omvänt proportionella mot marsch- respektive landningshastigheten. För att varje gren skulle få sitt rätta värde i förhållande till de övriga fanns en normeringsmetod. Thomas Sigbjörnsson, som ingick i sekretariatet några år på 60-talet, kommenterar de dåvarande reglerna så här: "Efter navigeringen brukade vi räkna hela natten."

För Linköpings Flygklubb följde en tid av mycket stora framgångar. Vid det första svenska mästerskapet 1959 i Västerås segrade



Lennart Petersén, "Petter", LFK:s mest meriterade och under 60-talet landets främste tävlingsflygare, 1966 efter sin tredje SM-titel. Till vänster Öresundspokalen.

Foto: Saabfoto, I Thuresson.



Carl-Mårten Danielsson, "Kalle Dussin", som nordisk mästare 1963. Svensk mästare 1960. Carl-Mårten har gjort stora insatser som organisatör av LFK:s tävlingsverksamhet.

Foto: Per-Arne Nyhlén.

Lennart Petersén före klubbkamraterna Evert Hedman och Nils-Åke Nilsson. Lagsegrern gick naturligtvis också till LFK. Av de 19 deltagarna flög 11 Piper Cub, 2 Super Cub och 5 Auster. Vid tävlingar i Finland samma år blev Evert Hedman nordisk mästare. Under perioden 1959-1970 blev LFK SM-segrare i lag nio gånger, varav åtta i följd, och sex individuella titlar erövrades. För fyra av de senare svarade Lennart Petersén. Under samma period blev tre klubbmedlemmar nordiska mästare individuellt och fyra gånger segrade Sverige i lagtävlingen med lag från Linköpings FK.

Inom idrottsrörelsen belönar man sina främsta utövare med utmärkelsen "Stor Grabb". Lennart Petersén, Carl-Mårten Danielsson och Evert Hedman har tilldelats denna med ordningsnummer 2, 3 respektive 4.

År 1966 var Linköpings FK värd för de nordiska mästerskapstävlingarna. Detta mycket jämna NM blev en organisatorisk framgång för klubben.

Under åren har olika kartor använts. Evert Hedman berättar att den mörka generalstabskartan vid 1964 års SM vållade honom sådana svårigheter att han fann för gott att skaffa glasögon.

Det finns inte mycket människor talar så ofta om som vädret. För flygare gäller detta av naturliga skäl i än högre grad. Vid SM i Gävle 1969 spelade vinden de tävlande stora spratt. I landningsprovet startade man då efter resultatet i navigeringen med bäste man först, i det aktuella fallet Lars Grönlund. Han hade nämligen 0 prickar på navigeringen, vilket innebar att han inte haft mer än 5 sekunders fel vid någon tidkontroll. Enligt prognosen för landningsprovet skulle vindriktningen ändras på grund av sjöbris. Det gjorde den också, men först när en tredjedel av de



Efter SM 1964. Från vänster Nils-Åke Nilsson (1:a) och Evert Hedman (2:a).

Foto: Per-Arne Nyhlén.

tävlande gjort sina landningar. Hela toppskiktet förde en förtvivlad kamp i medvinden. Om LFK:s tätplacerade Cub-piloter Grönlund, Nilsson och Petersén sades att de hade den bästa höjdvinsten över märket. Av 49 fullföljande flög 15 Super Cub, 13 Cessna och 11 PA-28. Året innan hade en deltagare flugit en tvåmotorig Aztec. Med en marschfart av 300 km/tim hade han gått runt banan med ett resultat stax under mitten i resultatlistan.

Linköpings FK stod i tur att arrangera SM 1970. Tävlingen förlades till Malmen. Individuell segrare blev Lennart Petersén och av LFK:s 12 representanter kom inte mindre än 6 bland de 15 bästa.

Under perioden tillkom nya klubbävlingar. The Yellow Track, sedermera Gula Spåret, hade premiär 1959. Det är en något speciell tävling där piloten skall följa en slingrande bana, gulmarkerad på kartan, som följer terrängföremål som vägar och bäckar. Under perioden 1959-1969 arrangerades Hösttävlingen. Några tävlingar har fått namn efter Saabs flygplan och Saab har då skänkt en modell av planet i fråga som pris. Den första av dessa tävlingar var Draken 1964. En annan var Viggen som arrangerades första gången 1968. Viggen är en serietävling som omfattar ett antal landningstävlingar. Den sista deltävlingen brukar utgöra linköpingsmästerskapet i landning. År 1969 samlade LM 35 deltagare, det hittills högsta antalet. I allmänhet har antalet deltagare i klubbävlingarna hållit sig mellan 10 och 20 ända från 50-talet till 80-talet. Några andra tävlingar under 60-talet var The Piper Cup, The Red Track och Joggningen.

Svenska Flygsportförbundet (FSF) bildades 1966. Efter hand bildades också distriktsförbund som började anordna distriktsmästerskap. Östergötlands första DM gick av stapeln 1970 med Rune Carlsson som segrare. Som nyinflugnen Cessna-pilot gjorde artikelförfattaren vid detta tillfälle sin debut i en LFK-tävling med att flyga banan åt fel håll.



Nordiska mästerskapen 1970 i Västerås. Från vänster Jan-Olof Friskman Gävle (S:a), Sture Lahrin (1:a) och Lennart Petersén (2:a). Friskman blev vid tävlingar i Gävle 1975 den förste världsmästaren.

Foto: Per-Arne Nyhlén.

Internationell spridning - tävlingar under senare tid

Under 1970-talet fick tävlingar i precisionsflygning spridning utanför Norden. Ett EM arrangerades 1973 och från 1975 har VM avgjorts vartannat år med hittills idel svenska segrar. Omkring år 1970 inträffade en generationsväxling inom den svenska eliten då bland andra tre blivande världsmästare gjorde SM-debut. Vid samma tid debuterade den grupp som under senare år försvarat LFK:s färger. Så gott som varje år har LFK haft den största representationen vid SM. Ofta har klubben haft 4-6 deltagare bland de 20 bästa. Men man kan konstatera att framgångar av tidigare slag ej nåtts efter 1970.

Tävlingsreglerna utvecklades kontinuerligt. Resultaträkningen förenklades. I början av 60-talet utgjordes varje dukmål av två parallella dukar vars läge skulle markeras på kartan med ett nålstick. Efter det att en SM-deltagare (ej från LFK) "perforerat" kartan med dukmål ersattes målen med unika tecken som skulle antecknas på kartan.

Landningarna har alltid varit LFK-flygarnas svagaste gren. I LFK:s verksamhetsberättelse för 1972 finner vi "Sensmoral: Hur skall vi göra bättre resultat i landningsmomentet? Svar: Genom att träna och tävla mer på främmande fält." Landningar i allmänhet och sättningar i synnerhet har ständigt diskuterats. Vid SM i Varberg 1972 tillämpades

en sträng bedömning av sättningen. Noshjulet skulle vara väl lyft från marken vilket föranledde en förtörnad tävlingsdeltagare att för säkerhets skull binda upp det med en rem. Tomas Sigbjörnsson, som efter navigeringen låg på andra plats, hade besviken noterat två landningar bedömda som noshjulssättningar. Inför motorlandningen tänkte han beslutsamt: "Nu skall jag taxa med noshjulet i luften ända in till parkeringen." Sålunda helt koncentrerad på flygplanets främre del glömde Tomas den bakre varför han med hög och värdig noshjulsförling rullade ut med hindret fladdrande i stjärtöglan.



"Zäta Erik", många tävlingsflygares favorit, över hindret i en Viggentävling.

Att vädret har stor betydelse för flygning gav SM 1973 i Mohed utanför Söderhamn belägg för. Då de först startande var ute på sin navigering konstaterade tävlingsledningen att vädret var klart olämpligt. Tävlare och funktionärer återkallades. LFK:s Ulf Edlund, som låg först i spåret, valde att fullfölja sin navigering och gjorde det med ett bra resultat. Senare på eftermiddagen genomfördes i stället landningsprovet som fick modifieras på grund av det låga molntäcket. De oskyddade funktionärerna fick slita ont i ruskvädret. Dagen därpå var vädret som en omvänd hand. De tävlande fick uppleva att även tävlingsflygning kan erbjuda en sinnenas njutning. I synnerhet på navigeringens första sträcka där terrängen steg hela tiden bjöd det försommarskrudade Hälsingland på ständigt nya och hänförande vyer.

År 1975 övertog Lennart Petersén, ordförande i FSF:s motorflygsektion, uppgiften som tävlingsledare vid SM efter Gösta Eriksson, som

svarat för 10 mästerskap. Flera av LFK:s flyglärare och även andra klubbmedlemmar har ofta haft ledande uppdrag vid större tävlingar.

Inför 1977 års VM i Wels i Österrike utgjorde Stjärntävlingen och SM kvalificeringstävlingar. Nils-Eric Zander kvalificerade sig och fick då också delta i NM i Danmark. Han blev 2:a i NM och 13:e i VM.

För att belysa den kontinuerliga förändringen i fråga om tävlingsflygplan kan nämnas att vid SM 1982 i Sollefteå över hälften av deltagarna flög Cessna 150. Bland de övriga dominerade andra Cessna-modeller och PA-28. Ingen deltagare flög Cub.

Stjärntävlingen upplevde ett ordentligt uppsving 1977 i och med att den då gällde som kvalificering till VM. Att flytta tävlingen till Visingsö var ett lyckokast. Till tävlingen har knutits ett lägerliv som även lockar de tävlandes familjer.



VM i Österrike 1977. Främst Nils-Eric Zander, LFK:s ende VM-deltagare och också känd som klubbens "meste tävlarare". Bakom honom Tomas Krave, Karlstad, dubbel världsmästare och landets ledande tävlingsflygare under 70-talet. Delvis skymd Dan Hedström, Norra Uppland.

Från och med 1980 gäller årligen SM och en annan tävling som kvalificeringstävlingar till EM och VM. Som andra tävling gällde 1981 LFK:s Safaritävlingen som 1977 ersatte Draken i LFK:s tävlingsprogram. I tävlingen ingick också det första egentliga svenska mästerskapet för juniorer. Håkan Olsson, nyss fyllda 18 och flygintresserad sen tidiga år, belade 3:e platsen bland de 7 deltagarna. Två andra klubbävlingar gjorde också entré, nämligen Familjerallyt "Kyrkräkningen" då passagerare får medfölja och Debutantävlingen. I den senare brukar nyblivna certifikatinnehavare få fri flygtid. Tidigare fick varje segrare i en LFK-tävling fri flygtid, men denna förmån försvann i mitten av 70-talet. Några år senare avskaffades också den rabatt som tillämpats vid flygtävling. I gengäld slopades anmälningsavgifterna.

En framträdande gestalt i 70-talets tävlingsverksamhet var Nils-Eric Zander. Efter sin tävlingsdebut 1968 missade han fram till 1981 bara någon enstaka Viggentävling. Han har också 11 år i följd segrat i BILT,

Bäst i Linköpings Tävlingsverksamhet. Poäng i denna sammanställning får såväl tävlingsdeltagare som funktionärer.

Hösten 1976 arrangerade Carl-Mårten Danielsson för första gången LFK:s mörkerlandningstävling Nattugglan. I likhet med Viggen är Nattugglan en serietävling. Segrare i 1982 års upplaga blev Evert Hedman, pensionär jubileumsåret 1983.



SM i Visby 1981. Tage Wennström (5:a) har som bäste östgöte tilldelats Östgöta Correspondentens pris "Ekorren". Som skicklig landningstekniker är Tage inom LFK "Undantaget som bekräftar regeln".

Foto: Per-Arne Nyhlén.

Sammanfattning

Flygtävlingar utgör ett betydande inslag i Linköpings Flygklubbs verksamhet. Till tävlingsverksamheten har förutom tävlingfunktionärer och klubborganisationen även andra lämnat värdefulla bidrag. Hit hör Saab-Scania, flygledningen på Saabfältet, F 3 (F13M) i Malmslätt och alla prisdonatorer.

Genom sportsliga framgångar och väl genomförda arrangemang har klubben låtit tala om sig. LFK och dess medlemmar har också bidragit till flygsportens utveckling. Deltagande i tävlingar förbättrar flygtekniken vilket också ökar flygsäkerheten. Slutligen har ett stort antal klubbmedlemmar, inte bara de som nämnts i denna sammanställning, i tävlingsverksamheten funnit en aktivitet som stimulerar flygintresset och stärker klubbgemenskapen.