

KONTAKTEN

MEMLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



Nummer 5 1999



Cuben parkerad utanför högskolan! (Sid. 14)

OBS!

**Kallelse till
Allmänt klubbmöte!**
24/11 18:30 i Flygets Hus
(Sid. 4)

**Instruktion för
Nya tankanläggningen**
(Sid. 5)

Innehåll:

Ordförandens spalt Håkan om pilotskulder m.m. (Sid. 3)	Flygchefen har ordet Sture om teknikerbristen och inhyrt extra flygplan m.m. (Sid. 3)	Stationstjänsten meddelar Peter om tankanläggningen, olja, målning m.m. (Sid. 4)
Instruktion tankanläggning Instruktion för driften av vår nya tankanläggning. (Sid. 5)	Allmänt klubbmöte Kallelse till det allmänna klubbmötet 24/11. (Sid. 4)	LuFF-spalten Johan berättar om verksamheten i LuFF. (Sid. 6)
Öppet Hus Thorleif berättar om Öppet Hus- dagen. (Sid. 7)	Nytt resmål i Estland Ulf skriver om sina resor österut, och om ett nytt resmål. (Sid. 8)	LuFF-resa till Visingsö (Sid. 9)
Lycomingguide Vad betyder egentligen AEIO-360- H1B? (Sid. 10)	Siljansnäs 1999 Rapport från Kräftstjartsvängen i Siljansnäs. (Sid. 10)	Historien bakom Decathlon Artikelserie om historien bakom modellen Decathlon. (Sid. 11)
FFK-övning i Björkvik (Sid. 13)	Tävlingsresultat Resultaten från Gripen 5 och 6. (Sid. 15)	...och lite till!
Reklamjippo på högskolan Cuben på högskolan! (Sid. 14)		

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 6): 27/11

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 5

När jag började förbereda detta nummer var jag rädd för att det skulle vara slut med reseberättelser nu när hösten gjort sitt intåg. Men så blev inte fallet, även i detta nummer märks det att säsongen har bjudit på ovanligt mycket flygande i klubben.

Bilderna i Kontakten är ett knepigt kapitel. P.g.a. några felaktiga inställningar blev bilderna lite sämre än normalt i förra numret. Jag hoppas att jag lyckas bättre denna gång men det är mycket som skall stämma samtidigt. Nu har jag också kunnat låna hem en scanner (till skillnad från förut då jag fick scanna på annan plats) vilket underlättar avsevärt, men kvaliteten på bilderna från den verkar lite si och så.

Besöken hos våra hemsidor tycks bara öka. I augusti och september var det rekord igen. (Se diagrammet här intill.) 18566 träffar i september innebär tyvärr inte att så många personer besökt

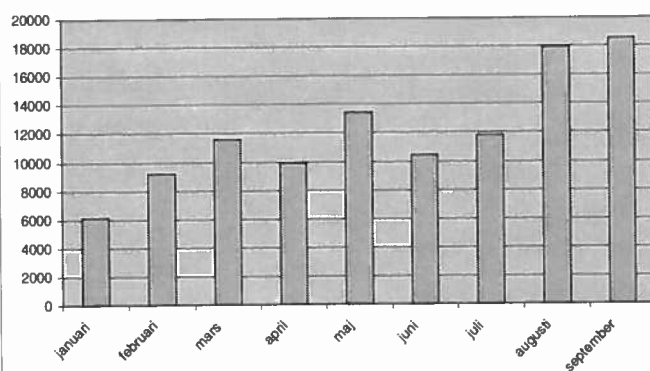
dem, siffran avser snarare i princip hur många filer som hämtats. Sannolikt rör det sig om ett par tusen besök.

Jag vill också passa på att uppmana att inte missa kallelsen till klubbmötet på sidan 4!

Trevlig läsning!

Anders W, redaktör

Antal resurser per måna



Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Sidney Dekker	30 år	26 okt.
Olov Stridell	40 år	29 okt.
Hans Sparv	50 år	7 nov.
Gösta Niss	70 år	12 nov.
Anders Pettersson	40 år	30 nov.



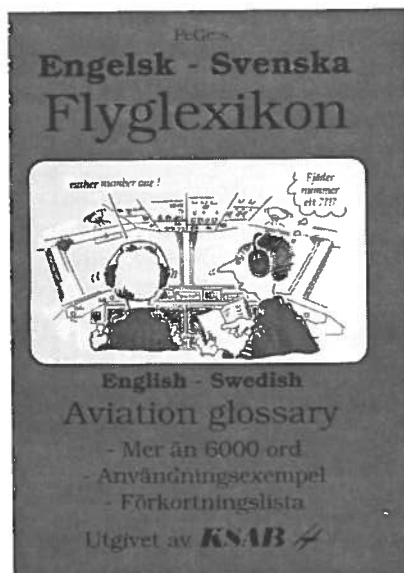
Missa inte!

Ännu en kväll med
ärtsoppa och punsch!

På klubben 28/10 kl.

19:00

(Ingen föränmälan)



KSAB har gett ut ett nytt engelsk-svenskt flyglexikon, sammanställt av en av våra klubbmedlemmar, nämligen PeGe Lundborg. Det innehåller 6000 ord och är därmed betydligt mer omfattande än de flesta andra dylika lexikon. Dessutom finns förklaringar och korsreferenser, liksom exempel på hur ordet ifråga används. "Varningar" för missförstånd finns också.

Ordinarie pris är 298:- inklusive moms. Om du prenumererar på Svenska Flygfält eller är medlem i Svenska Flygutbildningsföreningen får du en rabatt på 100:- fram till årsskiftet, d.v.s. Du betalar 198:- inklusive moms.

Ordförandens spalt



Så är det dags för näst sista numret av Kontakten före millennieskiftet. Det kommer att komma många tillfällen till fina flygupplevelser under resten av året men om vi summerar året hitintills kan vi glädjas åt det höga flygtidsuttaget som var cirka 700 timmar över budget t.o.m. september. Mycket bra! Dock har det samtidigt varit kö och flygplan har saknats vid vissa tillfällen. Det är naturligtvis inte bra men det är ett tecken på stor efterfrågan. Samtliga flygplan har utnyttjats mycket bra och situationen kommer att bli

ännu bättre när Decathlon finns tillgänglig. Tanken bakom byte av MFI 9 och MFI 15 mot Decathlon var ju just att vi bara skall ha flygplan som utnyttjas mycket och intresset för flygplanet är mycket stort.

När det gäller dagsläget för Decathlon så hänvisar jag till medlemsinformationen som hölls i Flygets Hus i september. En

kort sammanfattning finns på annan plats i detta nummer. Ni som inte hade möjlighet att komma dit och vill få ytterligare information kontakta gärna någon i styrelsen. Vi arbetar vidare för att få flygplanet i luften så fort som möjligt.

Under året så har vi investerat mycket pengar för framtiden i form av flygplansköp och hangarbygge. Vi har också fyra motorbyten på gång i våra Piper Archer och Cadet vilket innebär att vi är väl rustade för framtiden. Decathlonaffären innehåller en del ekonomiska risker så vi måste vara extra kostnadsmedvetna under resten av året.

På senaste styrelsemötet så var medlemmarnas skulder för genomförda flygningar upp till behandling. Dessa tenderar att öka vilket kanske är naturligt ett år som detta när det flugits mycket. Styrelsen vill dock uppmana medlemmar som har skuld på sitt pilotkonto att respektera senaste betalningstidpunkt och reglera sin skuld. Om det inte sker en radikal skärpning under månaden så måste vi diskutera andra åtgärder t.ex. kräva förskottsbetalning innan flygning eller tankning får ske. V.v. låt oss slippa sådana regler.

Ha en trevlig flyghöst!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Det flygs nu mer än på länge i LFK, flygtidsuttaget är tillbaka på 1994 års nivå och man får hoppas att de senaste årens nedåtgående trend nu definitivt är bruten.

Ett problem just nu är teknikerbrist i samband med Thors sjukskrivning, som gjort att flera flygplan blivit stående rätt länge för tillsyn m.m. Thor ersätts på ett bra sätt i första hand av Håkan Johansson, men han har också ett ordinarie jobb att tänka på.

För att lätta på efterfrågetrycket har vi tillfälligt hyrt in en PA28 SE-LCK från EAS. Detta plan skiljer sig i några detaljer från våra egna PA28-or. Du som bokar LCK, ta god tid på dig för att gå igenom alla reglage, instrument m.m. och fråga gärna någon av flyglärarna om Du är osäker.

Mörkersåsongen är nu på gång, i år har vi ovanligt bra kapacitet på mörkerskolning genom att Jörgen gärna jobbar på kvällarna. Så passa på att förverkliga dina planer på mörkerbevis i år.

När det gäller IFR, så finns det en viss möjlighet att vi startar ytterligare en kurs enligt det gamla systemet före nyår. Du som är intresserad, hör av Dig till mig, gärna på e-post ifr@lfk.se. Ju fler som anmäler intresse, ju större chans att vi startar en kurs.

Denna gång kan vi gratulera Anders Eidstedt och Jonas Jörnberger till sina nya A-cert.

Sture B

Informationsmötet om Bellancaaffären

Tisdagen den 21 september höll styrelsen ett informationsmöte om Bellancaaffären i Flygets hus.

Håkan Börjesson föredrog händelseutvecklingen i Bellancaaffären steg för steg från det att styrelsen beslutade att köpa en Bellanca Super Decathlon fram till dags dato. Efter detta beskrevs de juridiska komplikationer som föreligger och därefter informerades om inriktningen på det fortsatta arbetet i frågan. De församlade medlemmarna gavs möjlighet att ställa frågor både under och efter föredragningen. Innan mötet avslutades bestämdes att nästa information till medlemmarna i frågan kommer att ske på allmänna klubbmötet den 24 november i Flygets hus.

Brandflyget 1999

Ett stort tack till alla brandflygare och spanare från klubben som ställt upp under årets brandflygstimmar. Vi flög drygt 84 timmar under 1999 och hittade 4 bränder och hjälpte till med vägvisning vid något tillfälle. Det gav värdefull flygtränning för både förare och spanare. Intresserade förare som har minst 300 flygtimmar och är väl influgna på våra udda flygplan kan för kommande år anmäla sig till mig eller Sture B.

Många hälsningar

Seve Barth

Tel. 013/152544

Stationstjänsten meddelar

Kära medlemmar,

Jag kan glädja er med att undertecknad nu gått en kurs i hantering av brandfarliga vätskor. Detta innebär att ni, om ni så högtidligen önskar, får titulera undertecknad Bränsledepåföreståndare.....

Tankanläggningen

Som ni säkert inte kunnat undgå vet ni att slangen på vår nya fina bränslepump inte har kunnat rullas in. Detta har sina orsaker i FETT! Eller snarare brist på sådant. Nu är slangtrumman insmord och "rullar" på.

När ni ska rulla in slangen kan det gå åt ca 20-30 cm utdrag av slangen för att få stopplackarna att släppa.

Vid DRÄNERING av tankanläggningen så gäller följande:

- * SAAB AB, avdelning SLD, dränerar anläggningen måndag till fredag. Under helgen är det Jouransvarigs uppgift!! Hur man gör detta ser ni dels i instruktionen i Jourpärmen dels på väggen i klubbstugan ovanför nyckelskåpet och slutligen dels även i tankloggspärmen i "postlådan" på tankskåpet.
- * Det "nya" är att även cisternerna ska dräneras DAGLIGEN!!
- * Tag för vana att kolla i tankloggen när anläggningen senast dränerades. Om detta inte är utfört måste det göras av er innan ni ska tanka. Signera därefter i loggen att ni dränerat cisternerna och även bränslefiltret.

Varför är det så petigt just nu då - kanske ni undrar. Egentligen är det ingen skillnad mot tidigare - kravbilden är densamma. Vi (LEFK/SAAB AB) måste kunna visa att dränering på tankanläggningen är utförd enligt instruktion, då den är i drift.

Vidare pågår det ett arbete att fräscha upp stegen för t.ex. tankning av Cub m.fl. Tills detta är utfört - ta det varligt på trappstegen.

Är det ngt besvär med tankanläggningen så meddela damerna i klubbstugan.

Olja

När oljan sinar i plastflaskorna i plåtskåpet så tag kontakt med Vilhjalmar Magnusson telefon 013/ 29 76 46. Underrätta honom i tid så har han en chans att fylla på innan det blir snustorrt i flaskorna.

Stationstjänst i övrigt

Nedanstående arbeten är på gång, mer eller mindre. De flesta aktiviteter utförs av våra ALU'are.

1. Måla gamla hangaren - faluröd kitta om fönster - måla om fönster måla dörrar.
2. Städning toalett - varje måndag.
3. Städning klubblokal - 1ggr/vecka. Utöver juren på onsdagar.
4. Städning - bona golv - 1ggr/mån.
5. Brandsläckarskåpet vid tankanläggningen - ses över.
6. Städa upp i hangarer.
7. Ta bort ogräs i singlet under tankarna. Fylla på singel om behov så finnes.

Jag önskar slutligen tacka Ernst Persson som förtjänstfullt målat om i och emellan fönstren på klubbstugan.

Har ni synpunkter på oegentligheter som ni önskar få åtgärdade avseende byggnader eller tankanläggning på flygklubben, kontakta mig på telefon 013/ 31 49 13.

Hantera tankanläggningen med en smekning eller två.....



Mvh Peter
Bränsledepåföreståndare
och tillika ansvarig för stationstjänsten.



KALLELSE



Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 24 november kl 18.30 i FLYGETS HUS.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av 1999 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 2000:
 - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten).
 - Kursverksamheten.
 - Klubbverksamheten.
 - Marknadsföring/Reklam.
 - Tävlingsverksamheten.
 - Flyg- och skolverksamheten.
 - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Information om förändringar i flygplanparken.
6. Budget 2000.
7. Medlemsavgifter 2000.
8. Övriga frågor.
9. Mötet avslutas.

Dessutom är Carl-Gustaf Werner inbjuden för att tala om Garmins GNS 430.

Efter mötet kommer öl och smörgås, till självkostnadspris, att serveras.

Lista för tecknande av jourtillfällen under 2000 kommer att läggas ut efter mötet.

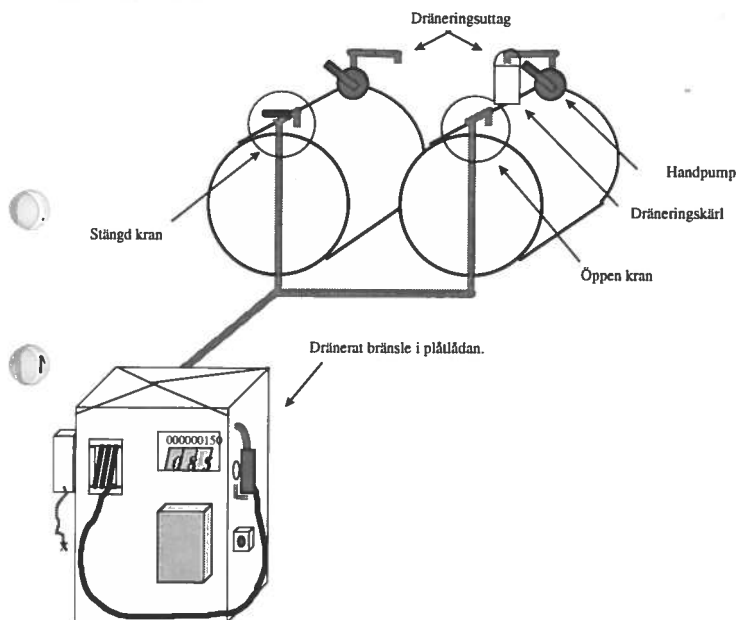
Styrelsen

Instruktion tankanläggning

Dränering

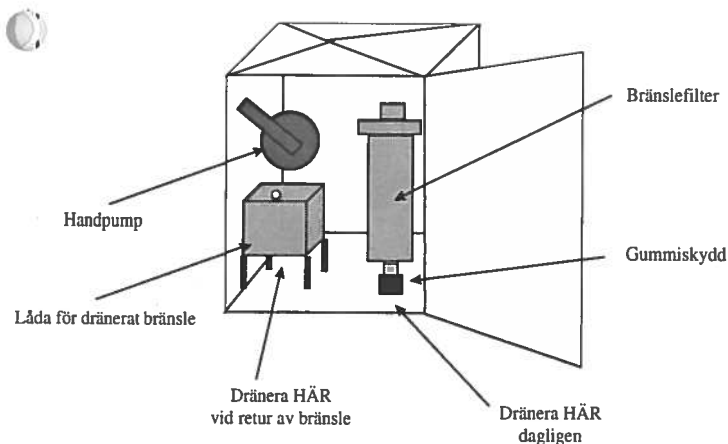
Saab AB avd SLD kommer att dränera anläggningen varje dag, må - fre, dock ej lördag & söndag. Detta blir jouransvarigs uppgift dessa dagar.

Börja med att dränera båda cisternerna:

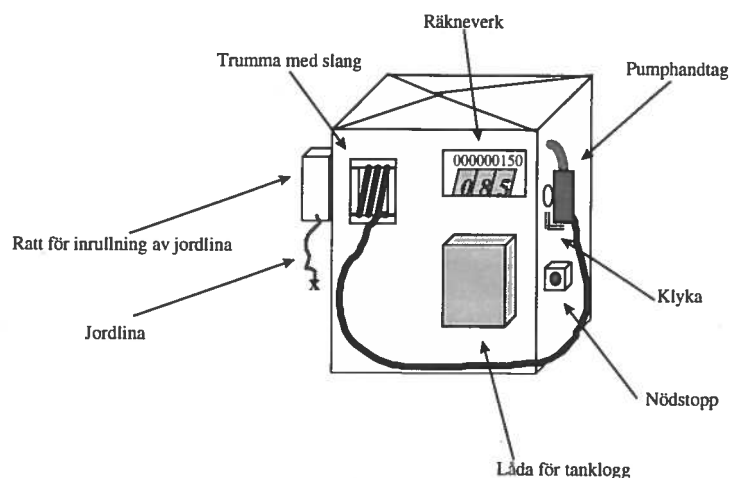


1. Lås upp hänglåset (samma nyckel som till låset på bränslepumpen) vid dräneringsstället.
2. Häng dit dräneringskärl.
3. Dränera (=pumpa ur med handpumpen).
4. Kolla om det finns vatten ("pärlor" eller skiktningar) eller smuts i bränslet.
5. Håll dränerat bränsle i plåtlådan i bränslepumpskåpet.

Dränera därefter bränslefiltret i tankpumpen:



Tankning



Vid tankning:

1. Kontrollera i tankloggen (längst bak i pärmen) att anläggningen är dränerad. Om inte se instruktionen för **dränering**. (Saab AB, avd SLD, kommer att dränera anläggningen varje dag, må - fre, dock ej lördag & söndag. Detta blir jouransvarigs uppgift dessa dagar).
2. Jorda flygplanet på sedvanligt sätt.
3. Lyft ur pumphantaget ur klykan. (Pumpen startar & räkneverket nollställs.)
4. Drag ut så lång slang som behövs.
5. Tanka.
6. Häng tillbaka pumphantaget.
7. Drag i slangen (ca 20-30 cm) så klackarna för trumman släpper & fjädern rullar in slangen. (Nu är trumman uppsmord så den går lättare.)
8. Notera tankat bränsle i tankloggen.

1. Öppna skåpet baktill.
2. Tag bort gummiskyddet på bränslefiltret.
3. Lyft ur pumphantaget ur klykan. (Pumpen startar)
4. Dränera i dräneringskärl.
5. Kolla om det finns vatten ("pärlor" eller skiktningar) eller smuts i bränslet.
6. Håll dränerat bränsle i plåtlådan i skåpet.

Skulle plåtlådan vara fylld:

1. Kontrollera att det inte är vatten i lådan.
2. Om det finns vatten i bränslet - dränera lådan! (Kran under-till).
3. Öppna kranen på den småa (=retur-) ledningen på skåpets högra (om ni har skåpet framför er) utsida.
4. Handpumpa tillbaka bränslet till bränslecisternerna.

Peter Sjöström, stationstjänst

LuFF

-spalten

LuFF-verksamheten har kommit igång på allvar! Medlemsantalet har ökat kraftigt under de senaste veckorna mycket tack vare de reklamjippon som LuFF ordnat på campus (varav ett tillsammans med LFK). Medlemsantalet är i skrivande stund 50 personer och vi räknar med att bli ännu fler under läsåret. Jag kan tala om att det finns massor av flygintresserade studenter i Linköping! Genom LuFF får dessa studenter möjlighet att prova på privatflyg och träffa andra flygintresserade studenter.

Onsdagen den 25 augusti ordnade LuFF och LFK utställning på campus där vi gjorde reklam för vår verksamhet. Trots lite problem med flygplansparkering på skolområdet så blev dagen lyckad.

LuFF har också hunnit genomföra en dagsutflykt till Visingsö, då flera nyvärvade medlemmar följde med. Denna dag kunde inte bli mer än lyckad tack vare högsommarvärme och klarblå himmel hela dagen. Fjorton glada LuFFare var vi som åkte och vi flög i fyra av klubbens

flygplan. Läs mer om denna resa i vårt lilla resereportage.

Vi arbetar för närvarande i LuFF med att bygga upp en välfungerande organisation. Genom ansvarsfördelning kommer fler medlemmar att involveras i föreningsarbetet. Vår verksamhet delas upp i verksamhetskategorier som motorflyg, segelflyg, marknadsföring, sponsor, webutveckling samt webunderhåll, där vardera kategorin har en ansvarig person.

Under detta läsår kommer LuFF att fortsätta med sin kraftiga marknadsföring för att vi ska nå ut till så många studenter som möjligt. Trots att vi växer i medlemsantal kommer vi att fortsätta erbjuda en förening där man känner sig viktig och delaktig i det som händer. Man ska alltså inte behöva försvinna som "en i mängden". Vi har flera aktiviteter på gång och en hel del saker kommer att göras här på hemmaplan så som informationsdagar, fester och föreläsningar. Ett studiebesök på Sveriges trafikledarhögskola (SATSA) i Malmö planeras också. I LuFF har vi kontakt med flera av de studenter som stude-
rar på denna högskola och de har lovat oss att visa upp sin skola för oss! Givetvis flyger vi ned och hälsar på dem. En golf-tävling kommer också arrangeras under

läsåret under LuFFs regi. Tanken är att vi ska samla alla golfspelande medlemmar och dra iväg och genomföra en tävling av enklare slag på Visingsö. Detta kunde vara någonting att ordna tillsammans med LFK! LuFF kommer naturligtvis att fortsätta samarbetet med LFK och vi har som mål att kunna genomföra fler aktiviteter tillsammans med flygklubben.

Någonstans bland alla dessa föreningsaktiviteter ska man försöka pricka in lite skolarbete... En hel del kurser ska klaras av och det blir många timmar bakom skrivbordet med blicken fastklistrad i böckerna. Men då och då i läsandet är det skönt att tänka på flyg, att färdas högt upp i det blå, kanske i en PA28 på väg till något spännande resmål. Nu tar vi oss in i höstmörkret med stormsteg, men bilderna från årets flygsommar stannar i våra sinnen under en lång tid framöver...

Johan Hammarström

Du når LuFF på följande sätt:
Epost: ordf@luff.studorg.liu.se
LuFFs hemsida: <http://www.studorg.liu.se/luff/>
Telefon: 013 – 12 47 12

Ny A-teorikurs

Torsdagen den 16/9 startade höstens A-teorikurs med en introduktionskväll. Ett glädjande stort antal elever är anmälda, inte mindre än 16 st. Inte sedan mitten av åttiotalet har vi haft en sådan stor anslutning till en teorikurs. Dessutom tillkommer ytterligare fyra personer som skall ta radiotelefoncertifikat.

Vårkursen avslutad

Sex elever har klarat av den A-teorikurs som började i mitten av mars. Nu återstår slutprovet samt att avsluta den praktiska delen, som för några är nära förestående. Avslutningskvällen den 21/9 inleddes av redaktör Wallerman som presenterade Kontakten. Till sist höll Mats Warstedt ett illustrerat, mycket intressant föredrag om tävlingsformen precisionsflygning.

Per Persson, kursverksamheten



Succén fortsätter!

Ärtsoppa med punsch,
efterrätt ostkaka m.m.

28/10 kl. 19:00

på klubben.

Ingen föranmälan

Ytterligare en chans ges
nu att komma på en trevlig
kväll!

Succén fortsätter!

Succén fortsätter!

Succén fortsätter!



Rapport från Öppet hus



Många gästande flygplan



Lördagen den 4 september arrangerade Linköpings Flygklubb en heldag för allmänheten, klubbmedlemmar och gäster med flygplan som vi valde att kalla Öppet hus.

Dagen bjöd på strålande väder och gäster anlände med olika färdmedel redan från tidig morgon.

Från klubbens sida höll Sture B i trådarna för rundflyget (pilot O Backarp) och provlektionerna (piloter Jonna och Jörgen) samtliga hade fullt hela dagen.

Per Persson informerade om den kommande A-kursen och hur det går till att skaffa ett privatcert.

Anders Wallerman hade ordat en utställning som bl.a. bestod av den utbytta motorn från IUD. En propeller, instrument och andra komponenter ingick även i denna utställning som väckte stort intresse och var mycket välbesökt.

Linköpings Segelflygklubb flög hit två segelkärror, en Schleicher K 8B (äldre duk) och en LS 1-f (plast) och höll information om sin verksamhet.

Vi gästades också av Linköpings Fallskärmklubb som deltog aktivt genom ett flertal hopp varav ett med Linköpings Flygklubbs flagga, men det som imponerade mest var nog då de släppte 14 stycken hoppare samtidigt från två flygplan, det torde vara flest antal hoppare på samma gång över Saab.

Då lördagen även var ett fly in hade vi bjudit in gästande veteran- och experimentalflygplan från bl.a. EAAs olika klubbar och glädjande nog kom ett 20-tal.

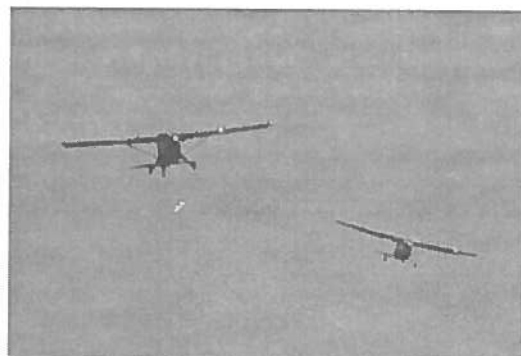
Typerna av gästande flygplan var varierande från supersnabba plastkärror till dukade veteranflygplan. Ett glatt återseende blev det för Arne Kjellström då Kjell Johansson kom flygande med SE-BCL, en Stinson 108 Voyager som år 1949 hyrts in av Linköpings Flygklubb och användes då till rundflyg med Arne som pilot.

Annica och Timothy i kiosken sålde så bra att det blev flera turer till staden för att fylla på.

Hur många besökare från Linköping med omnejd som hälsade på oss är svårt att säga men borde varit ett tusental.

Efter denna lyckade lördag börjar vi planera för nästa Öppet hus i september år 2000. Vill också här passa på att tacka alla som hjälpt till för att möjliggöra denna dag och få den så lyckad, jag vågar ej räkna upp alla då jag är rädd att missa någon, men vill från Linköpings Flygklubb speciellt tacka Saab för deras tillmötesgående.

Thorleif



Fallskärmklubbens båda flygplan i luften. Fällde bl.a. en hoppare med LFKs flagga

Nytt resmål i Estland

Helgen 17-19 september flög jag över till Ösel med ett par goda vänner som var intresserade av att leta efter fossiler vid klipporna på Ösels västkust. Själv var jag inte så intresserad av att bli stenrik utan mera av att få flyga till nya mål. Det här var min tredje flygning till Estland. Den första gjorde jag tillsammans med en arbetskamrat 1996 till Tallinn. Den andra resan i juli i år gick också till Tallinn, denna gång med delar av familjen. Den senaste resan nu i september gick som sagt till Ösel för att bl.a. knacka fossiler. Men det är inte det som jag vill berätta om utan ett nytt spännande resmål som jag har upptäckt!

Estland i Juli 1999 med KIL

Vi flög återigen till Tallinn. Det var förresten en flygning som för min del blev ett rekord tack vare en tursam medvind. Sträckan Linköping-Gotska Sandön-Tallinn avverkades på FL90 på tiden 2,3 timmar! Vi passade på att turista i Tallinn samt på Dagö och Ösel och inhandlade kartor över de bågöarna. Till vår förvåning fick vi då se att det fanns en flygplatsmarkering på ytterligare en liten ö, nämligen Runö.

Runö är en gammal svenskö långt inne i Rigabukten. Svenskar har bevisligen bott på ön i minst 600 år och förmodligen ända sedan vikingatiden. Historien om svenskarna är dramatisk och det berättas om de sturska bönderna som inte ville låta sig styras av någon överhet. Under kriget tvingades dock alla att "resa hem" till Sverige och fram till Estlands frigörelse bodde det inte några svenskar på ön. Nu börjar dock svenskarna återvända och en familj bor permanent på ön.

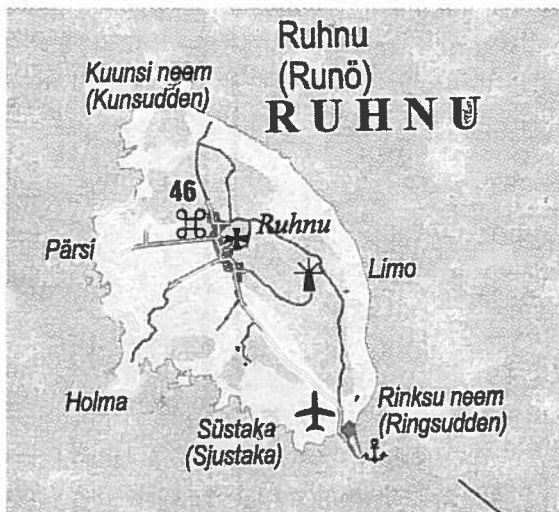
Vi ville ta reda på mera om flygplatsen på Runö och efter att ha pratat med briefing i Tallinn, trafikledarna i Kärdla och Kuressaare samt med en flyglärare i Pärnu så bestämde vi oss för att flyga dit och titta närmare på fältet.

Flygläraren i Pärnu hade mig ovetandes ringt till Runö och förannmält att vi eventuellt skulle landa där. Vi gjorde två överflygningar på låg höjd för att rekognoscera, men jag bedömde att fältet var för kort för Cadetten med den lasten vi hade. En välkomstkommitté stod vid banändan och vinkade åt oss. De var besvikna fick vi senare veta när vi landade i Kuressaare på Ösel. Den kvinnliga trafikledaren kom

utspringande till flygplanet och sa att flygläraren hade ringt från Pärnu och frågat varför vi inte landade på Runö! En telefonkedja hade uppenbarligen upprättats. Estländarnas ansträngningar för att vi skall känna oss välkomna verkar inte ha några gränser.

Estland och Runö september 1999 med IUD

Den resan som vi gjorde nu i september gav mig en ny möjlighet. Jag såg fram emot att få flyga till Runö igen. Denna

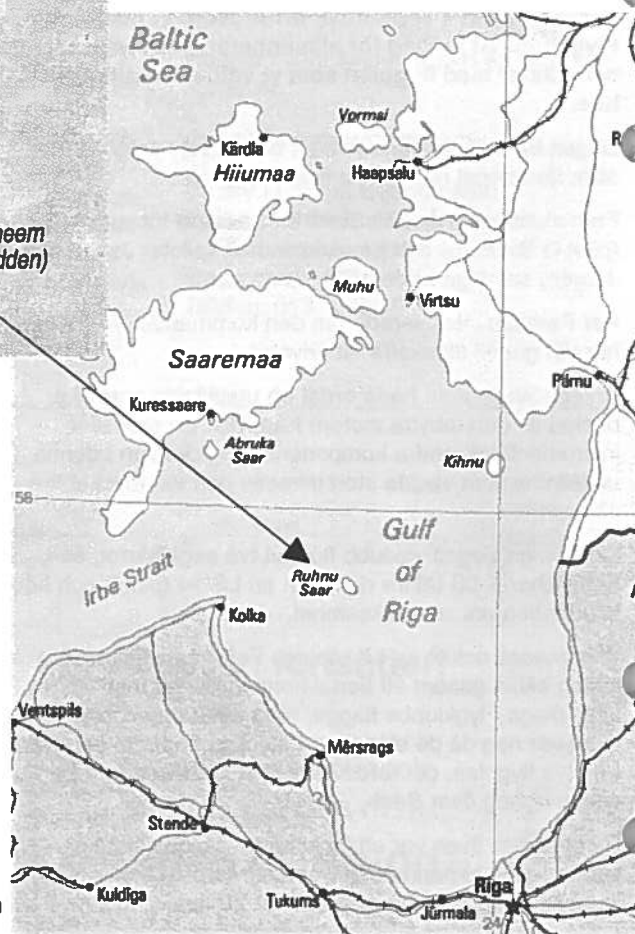


gång med en Archer ensam från Kuressaare och med lätt bränslelast. Jag hade maximal tur när det gäller förberedelserna. När jag kom ut till Kuressaare flygplats på lördagen så träffade jag en svensk pilot som hade landat på Runö tidigare i år. Han var på väg dit igen, så vi gjorde förberedelserna gemensamt. Eftersom det var ett nytt fält för mig så kändes det bra att kunna invänta landningsrapport från det andra flygplanet för att få veta mer om fältets kondition. Landningen gick sedan utan problem på det korta gräsfältet.

Mottagandet på Runö var översvallande. Jag fick veta att jag var den andra svenska pilot som landat på ön! Ett fat med fantastiskt goda Runö-äpplen samt fika i "trafikledarhuset" som var en liten stuga med en massa gammal rysk radioutrustning. Fältet trafikeras regelbundet av ett tvåmotorigt An22 (eller An24?) som tar 16 passagerare. Jag fick en guidad biltur upp till den gamla svensk-byn med Estlands äldsta träbyggnad, en kyrka från 1600-talet. Jag träffade flera estlands-svenskar varav två som var födda på ön

och som var med om flykten under kriget. Dramatiska och tragiska historier berättades. Det är många känslor i samband med att svenskarna återvänder till ön. Det var så intressant att jag återigen får konstatera att jag nog får börja planera ytterligare en resa till Runö. Nästa gång skall det åtminstone bli en övernattningsnatt där.

Mitt besök på Runö avbröts av att TL i Kuressaare ringde och bad att få tala med piloten på SE-IUD. Hon ville varna mig för att komma tillbaks till Kuressaare efter kl 17.00. Det skulle innebära dubbel landningsavgift! För mig var det bara ytterligare ett exempel på den fina service som alltid ges av trafikledarna på de mindre flygplatserna i Estland. Jag hade



gärna betalat en slant extra för att stanna en stund till på Runö, men jag hade bestämt med mina vänner stenplockarna att vi skulle gå på konsert i Kuressaare på kvällen.

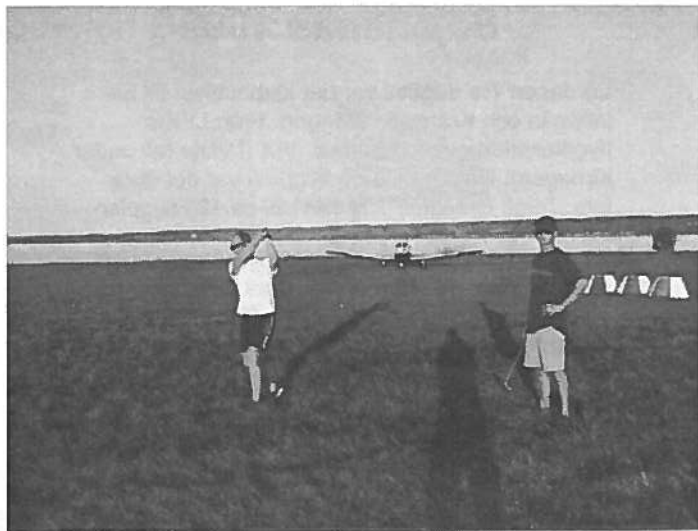
Som sagt, det var nog inte sista gången jag flög till Runö. Om någon mer blir intresserad så vill jag rekommendera att ta kontakt med mig först. Jag kan hjälpa till med ytterligare information.

Ulf Ringh

LuFF-utflykt till Visingsö

Väderprognoserna för helgen såg alldeles strålande ut. Då lördagen äntligen kom fick vi det också bekräftat, det som meteorologerna hade lovat. Solen sken, det var vindstilla och högsommarvärme trots att det var september. På LFK hade ett gäng spända LuFFare samlats för att ge sig ut på en dagsutflykt till Visingsö. De flesta av de som skulle följa med på denna tur hade aldrig provat på privatflyg förut och det märktes nog lite grann då passagerarna skulle ta plats i flygplanen. Det glänste lite extra i ögonen på de som satte sig för första gången i ett litet privatplan. Fast jag kan meddela att det glänste nog i piloternas ögon minst lika mycket, att flyga är ju det bästa som finns!

Visingsöresan gjordes som ett kickoffarrangemang för vår föreningsverksamhet och som en första LuFF-resa under det nya läsåret. Vi var fyra piloter som hade förberett fyra av klubbens flygplan och skulle nu transportera detta gäng över till den lilla mysiga ön i Vättern. Vi som skulle flyga var undertecknad samt



*Johan Hammarström och Fredrik Marciszko spelar golf...
Johan har slagit lite snett ser det ut som!*



Anders Forsberg och Ellinor Ekenstål på väg in och landa på Visingsö med SE-KEG.

Västeråspiloterna Emil Olofsson, Martin Håkansson och Anders Forsberg. Grillutrustningen var packad och beachkläderna satt på och det dröjde inte länge förrän vi cirklade med flygmaskinerna över Visingsö. Vi gav oss iväg från SAAB-fältet precis efter varandra och vi kom fram exakt samtidigt till ön (!). Det lustiga med detta var att de maskiner vi åkte var två cadeter (KMH och KEN), en archer (KIT) och en cub (KEG)! "Den går som ett skållat troll!" var kommentaren från cubpiloten Anders Forsberg efter han landat.

Under dagen hann vi sola och bada för att senare under eftermiddagen tända grillarna och laga till en god matbit. Några LuFFare hann också med en liten golf-runda på korthålsbanan. Det är en underbar känsla att ge sig av från östgötaslättarna och på mindre än en halvtimme komma till ett sådant paradys som Visingsö!

Timmarna gick fort och snart var det dags för återfärden. Precis innan mörkrets inbrott var vi tillbaka på SAAB-fältet. Alla var väldigt nöjda med dagsutflykten, inte minst de "blivande piloterna"...

Johan Hammarström

(Foto: Daniel Gullberg)



Med lite fantasi kan man ordna till ett alldeles eget strandspel... Det gjorde några LuFFare!

Grillning och god mat på stranden...



Siljansnäs 1999

Lördagen 7:e augusti var det klubbutflykt till Siljansnäs och Kräftstjärtsvängen. Från LFK:s flygplansflotta deltog endast IFX (i varje fall under lördagen). Någon brist på flygplan var det dock inte. Totalt besöktes "Fly inet" av ca 130 flygplan.

Efter landning fick alla flygplansbesättningar en välkomstpresents i form av en Clas Ohlsonkasse med universalskruvmejsel, Clas Ohlsonkatalog, Leksandsknäckebröd samt andra nyttiga ting från trakten. Trevligt!



Denna vackra Falco kom från England

Förutom att titta på en mängd olika flygplan på marken kunde man se demonstrations- och flyguppvisningar av olika flygplanstyper, delta i själva Kräftstjärtsvängen runt Siljan samt avsluta kvällen med kräftskiva.

Andra LFK medlemmar som kunde ses på "fly inet" var Thorleif Gustavsson med sin Renegade och Ernst Totland med RV6. Paul Pinato var där och Per Englund kom i en Safir från Malmen som han också hade en liten flyguppvisning med.

☺ LÖ

Foto: Thorleif Gustavsson



Kräftskiva på kvällen

Liten Lycomingguide

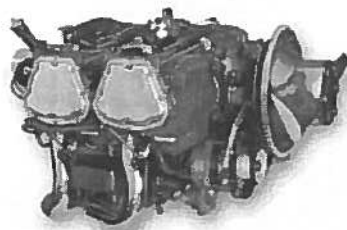
Vad betyder Cadetens O-320-D3G, Archerns O-360-A4M samt "Bellancans" AEIO-360-H1B?

Den första bokstavskombinationen beskriver motortypen;

O	Boxermotor
AE	Aerobatic
I	Bränsleinsprutning
T	Turbo
L	Vänsterroterande
H	Horisontell (helikopter)
G	Nedväxlad
S	Mekaniskt överladdad

Sifferkombinationen talar om motorns slagvolym i kubiktum samt antal cylindrar;

235	3,9 liter, 4 cylindrar
320	5,2 liter, 4 cylindrar
360	5,9 liter, 4 cylindrar
540	8,8 liter, 6 cylindrar
580	9,5 liter, 6 cylindrar
720	11,8 liter, 8 cylindrar



Den sista bokstavs- och sifferkombinationen beskriver ändringar som har gjorts på motorns olika delar sedan originaldesignen och kan tyvärr inte beskrivas lika enkelt som ovan.

☺ LÖ

På gång i LFK

Mörkerträning 18 okt.

Nattugglan 3+4 25 okt.

**Klubbkväll med
ärtsoppa & punsch 28 okt.**

Nattugglan 5 8 nov.

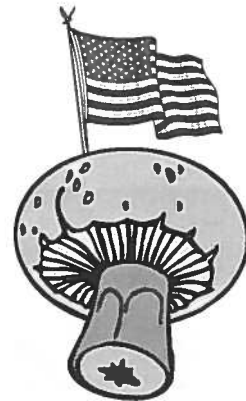
Nattugglan 6 22 nov.

Allmänt klubbmöte 24 nov.
Årets allmänna klubbmöte går av stapeln kl. 18:30 i Flygets Hus.

Historien bakom flygplansmodellen Bellanca Decathlon

Vår Bellanca är en flygplansmodell som utvecklats under lång tid. Men hur ser egentligen modellens släkträd ut? Vilka företag har varit inblandade och vilka andra flygplansmodeller har dessa företag tillverkat? I en artikelserie skall vi försöka reda ut detta.

Efter vårt Bellancaköp blev jag nyfiken på vilka anor den modellen har och beslutade att ta reda på det. Det visade sig vara ganska svårt, eftersom rättigheterna till designen vandrat genom många företag genom årens lopp. Därför har jag inte kunnat hitta det jag sökte på enbart en plats utan fått leta mycket. Skulle någon läsare ha bra tips på böcker e. dyl. eller kanske till och med ha något hemma - hör av er till mig! I en serie artiklar avser jag redovisa det jag lyckas få reda på.



American Champion?

Del 1: Företagen

Idag tillverkas Bellanca Decathlon tillsammans med sina systemmodeller Citabria och Scout av företaget American Champion Aircraft Corp. i Rochester, Wisconsin.



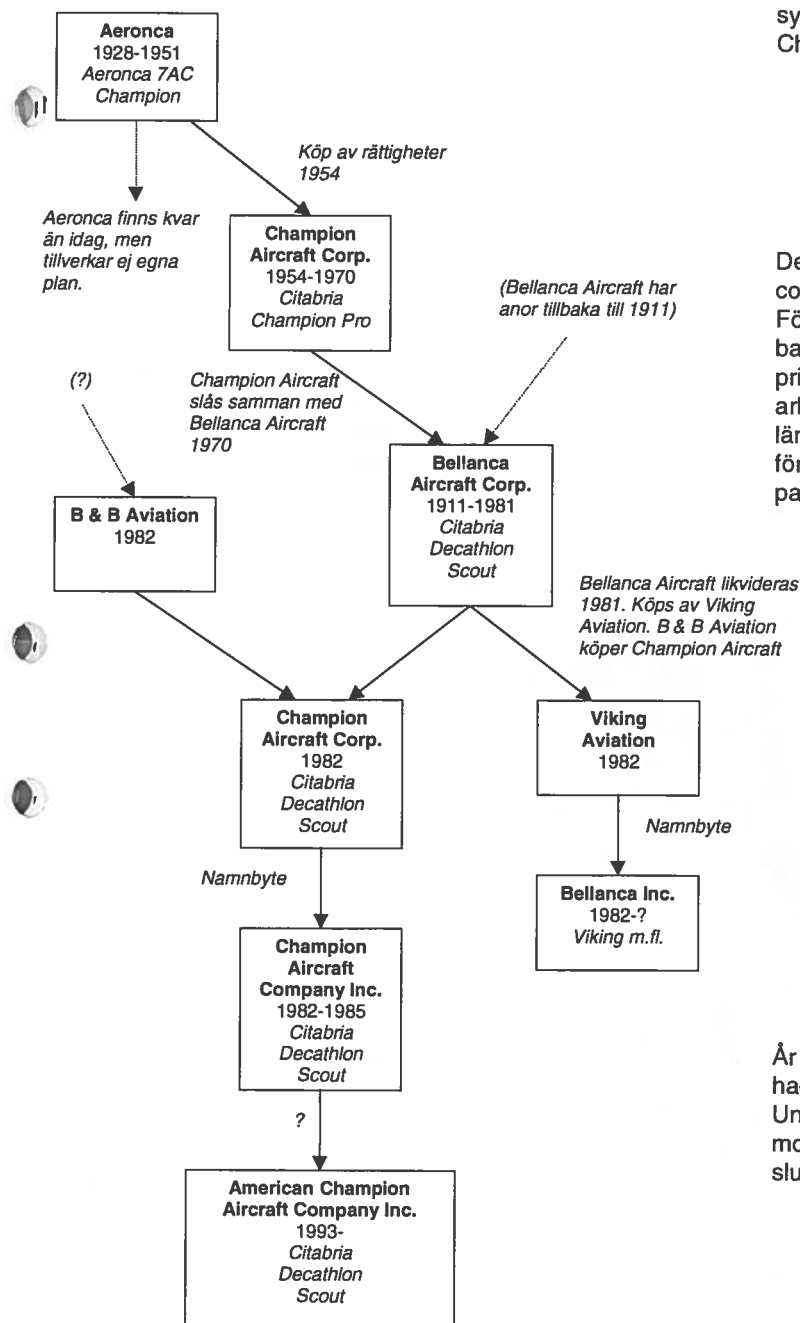
Designens historia tycks dock börja i företaget Aeronautical corporation of America (eller Aeronca) i Ohio i slutet av 20-talet. Företaget presenterade då modellen C-2, den "flygande badbaljan", skapad för att vara ett billigt alternativ för privatpiloten. Företaget hade bildats av några entusiaster runt arbetet med denna modell, och arbetet med att konstruera en lämplig motor för det. Tack vare den stora depressionen växte företaget (!) eftersom konceptet med ett riktigt billigt flygplan passade marknaden.



Aeronca C-2, den "flygande badbaljan"

År 1945 certifierade Aeronca modell 7AC Champion. Planet hade från början 65 hk och inget elsystem - handstart gällde. Under åren som följde utvecklades konceptet med bl.a. flera motoralternativ. En del av dem hamnade i U.S. Army. Företaget slutade dock med flygplanstillverkning 1951, men innan dess

(forts.)



blev över 10 000 Champion av olika varianter tillverkade. Många flyger än idag.

1951 slutar som sagt var Aeronca med flygplanstillverkning. Ett företag vid namn Champion Aircraft Corporation bildas av Flyers Service, Inc. för att fortsätta bygga 7-serien.



Aeronca 7AC Champion

Rättigheterna köps från Aeronca 1954. Företaget fortsätter tillverkningen och utvecklar bl.a. modellerna Traveler, Challenger och Citabria ur den. Citabrian kommer 1956, och är alltså en moderniserad aerobaticvariant av Aeroncan. Champion Aircraft skapar även Champion Pro år 1968 med modellbeteckning 8KCAB - och enligt vad jag förstår så är det här basen för Decathlon som även i dag har denna beteckning.

1970 Slås Bellanca Aircraft Corp. och Champion Aircraft samman. Det är alltså först nu som Bellanca kommer in i bilden.

(Bellancas historia innan detta är mycket intressant, men den får vi ta vid ett annat tillfälle.) Bellanca producerade vid denna tid flera egna typer, t.ex. Bellanca Viking 300. Bellanca vidareutvecklar parallellt med dessa Citabrian, och skapar även modellerna Decathlon och Scout. Decathlon bygger som sagt på Champions Champion Pro.

1981 likvideras Bellanca Aircraft Corp. på grund av finansiella svårigheter. Företaget Viking Aviation skapas, köper Bellanca Aircraft och byter namn till Bellanca Inc. 1982. Inriktningen var huvudsakligen produktsupport till Vikingplanen, men produktionen av planen återupptogs också. Mycket få producerades dock.

Sannolikt i samband med likvidationen köps Champion Aircraft Corp från Bellanca av B&B

Aviation och därmed även rättigheterna till Championmodellerna. Företaget Viking som bytte namn till Bellanca Inc. har endast rättigheterna till övriga Bellancamodeller. Här skiljs nu Bellanca från flygplansmodellens utveckling.

Champion Aircraft Corp. byter nu också namn till Champion Aircraft Company Inc. och återupptar produktionen av Championmodellerna - men det gick tydligen inte bra, redan 1985 läggs produktionen ned efter endast två byggda flygplan, en Citabria och en Scout.

Därefter hittar jag inga detaljer förrän 1993 då American Champion Aircraft



Corporation återupptar produktionen av Scout, Decathlon och en egen variant av Citabrian kallad Explorer. Även idag tillverkar de olika varianter av Citabria, Decathlon och Scout, och en sådan Decathlon har vi köpt. Alltså ett plan med anor, i högsta grad.

En överraskning tycker jag är att Bellanca inte har varit med i utvecklingen mer än 11 år. Egentligen borde vi inte kalla planet "Bellanca"?

Till nästa nummer skall ovanstående släktträd kompletteras, och så skall vi studera utvecklingen av Decathlon mer i detalj.

Anders W

Källor

Jane's All the World Aircrafts

The complete encyclopedia of World Aircraft, Barnes&Noble

Nätet:

www.aerofiles.com

www.aeroncainc.com

www.amerchampionaircraft.com

m.fl.

Hangarfest 1999

Årets hangarfest bjöd på ärtsoppa, punsch och ostkaka samt trevlig samvaro med mycket flygsnack.



Marknadsföringsgruppen söker kvalificerade medarbetare

Sedan i våras har ett antal medlemmar som inte haft möjlighet att fullgöra sin jourplikt, samlats en gång i månaden för att under trevliga och gemytliga former utarbeta strategier och taktik för att på bästa sätt marknadsföra flygklubben och Östgötaflyg.

Tyvärr har ett par av deltagarna inte haft möjlighet att delta varför vi nu söker deras ersättare. Ta gärna kontakt med Olle Backarp på 0708-19 29 71 eller 0120-129 29 på kvällarna alternativt Anders Wallerman 013-29 74 39 som gärna lämnar ytterligare information.

Olov Backarp, marknadsföring

FFK-övning i Björkvik

Helgen den 4-5 september hölls en FFK-övning på militärflygfältet Björkvik väster om Nyköping. De medverkande rotarna tränade lågflygning, släppande av rapporthylsa m.m. Övningen hölls i samarbete med FRO, som samtidigt tränade sin personal.

Övningen samlade fyra rotar med personal från bl.a. Linköpings, Norrköpings och Motalas flygklubbar. Varje rote hade ett flygplan tilldelat sig. Medverkande flygplan var två Cessnor från Norrköping, Motalas PA28 SE-EMW samt vår KMH.

Helgen inleddes med inflygning på fältet medelst studsar i varvet. Endast de västligaste 800 m av banan användes, detta för att ge övning i kortfältsländningar. Björkviksfältet är en militärbas med lång asfaltsbana, samt uppställningsplatser under tak, så kallade "Törebodabågar". Fyra uppställningsplatser finns på fältets västra del, och varje rote utnyttjade var sin för parkering av flygplanet.

FRO

Övningen skedde i samarbete med FRO, Frivilliga RadioOrganisationen. FRO hade utrustning på plats i form av räddningsradio samt teletex och hade organiserat ett nätverk med utspridda baser i närområdet. Dessutom placerades övningsledningen en bit ifrån fältet, för att simulera utlokalisering till bergtrum. I och med detta distribuerades uppdragen från övningsledningen till rotarna via FRO och deras utrustning. Även rapporteringen tillbaka till övningsledningen skedde via FRO, ofta genom att piloten släppte ned rapporthylsor till de utlokaliserade baserna. På detta sätt fick piloterna mera realistiska övningsförhållanden, och FRO med personal gavs tillfälle till träning.

Tillfällen gavs även att rådfråga FRO-personalen om handhavande av de räddningsradioapparater som användes under övningen, och som även används i flygklubbarnas brandflygverksamhet.

Övriga moment i flygövningarna var bl.a. dirigering av fordon och lågflygning.

Överlevnadsövning

Personalen var under natten förlagd i tält, utom två grupper med tre personer i varje som utförde en

överlevnadsövning. Varje grupp fick med sig utrustning motsvarande nödpacken samt karta och kompass med en lämplig lägerplats markerad. På denna lägerplats uppförde grupperna läger med vindskydd och lägereld. Tack vare vädret blev det en behaglig vistelse mitt ute i skogen, där deltagarna kunde koncentrera sig på hur ett bra läger byggs, och inte behövde frysa eller vara våta.

Sammanfattningsvis var övningen lyckad, med många nyttiga pass.

Anders W



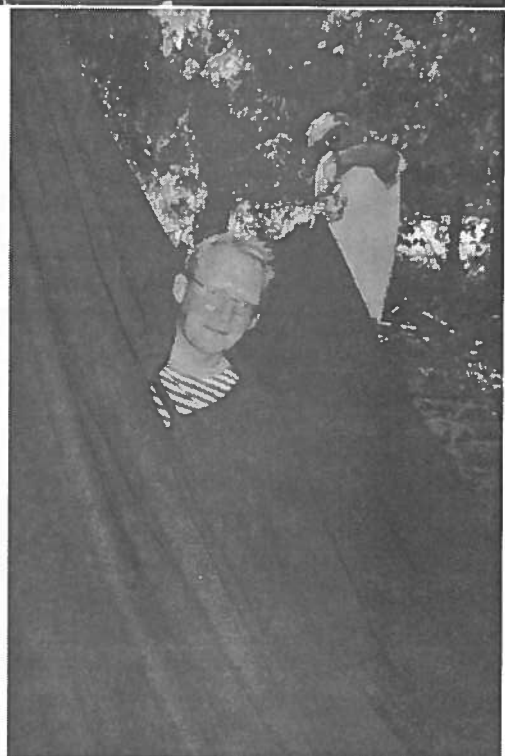
Middag under en av uppställningsplatsernas tak



Tältresning. Ovan lyfter Per Wernholm in kaminen, t.h. har Mats Modorato hittat ett hål i tältduken medan Tomas Lampe drar ut en flik av tältet.



KMH startar på Björkviksbanan. En av Norrköpings Cessnor i förgrunden.



Reklamjippo på högskolan

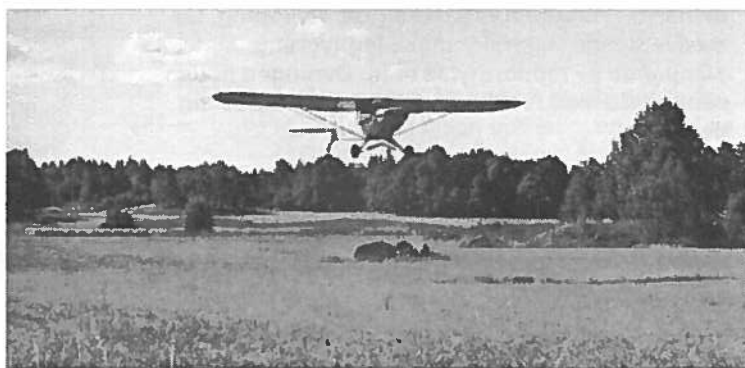
I samband med att de nya studenterna kommit till högskolan gjorde LuFF-gänget och flygklubben ett försök att marknadsföra sig. Som blickfång flögs Cuben dit!

Vid tiotiden den 25 augusti landade Sture Cuben elegant på det relativt korta gräsfält som ligger bredvid vägen för högskolans södra infart. Därefter drogs planet på vägen mot Origo-huset. Det var ganska lite folk i närheten, men de som fanns gjorde stora ögon. "Har ni kraschat eller landat?" var det någon som frågade. Royne fick dirigera några bilar eftersom planet tog upp hela vägen. Planet ställdes sedan på personalparkeringen utanför Origohuset till personalens stora förvåning.

LuFF-arna och Royne fångade därefter studenternas uppmärksamhet med ett bord och skyltar i "huvudgatan" där mycket folk rörde sig. Tyvärr kunde inte Cuben användas som det blickfång det var tänkt, eftersom det inte gick att dra den ända fram till "huvudgatan". Den stod på parkeringen 15 meter ifrån, med ett träd emellan. Den syntes visserligen mycket väl, och många gick dit, men det var inte lika bra som om den stått mitt i.

Det var i alla fall i högsta grad värt besväret, och det var roligt för de inblandade. Metoden att använda ett flygplan placerat på "annorlunda" ställen på detta sätt har använts förut i klubbens marknadsföring och detta jippo gav mersmak att göra det igen.

Anders W.



Sture gör en överflygning av fältet innan landning



Cuben dras på vägen mot högskolan



Royne dirigerar om trafiken eftersom planet tar upp hela vägen



Några av jippots deltagare, fr.v. Sture, Mats Modorato, Anders W och LuFF-gängets Ellinor Ekenståhl. Royne Moringe och resten av LuFF-gänget med Johan Hammarström i spetsen saknas på bilden.



Aktuella landningstävlingresultat

GRIPEN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 1999-08-30		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 200/5-10 kt		Bana: 29	Tävlingsledare: Håkan Börjesson													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
2	Seve Barth	IFX	3		9	7		14	8		16	1		3	42	1
8	Lars Östling	IFX	2		6	12		24	-2		8	4		12	50	2
1	Mats Modorato	KII	-2		14	4		8	-3		12	15		45	79	3
4	Göte Aghened	IFX	13		39	16		32	-11		44	23		65	180	4
6	Per Persson	IFX	13		39	>45		200	29		60	21		65	364	5
9	Anders Wallerman	IFX	13		39	<-25		200	>45		200	21		65	504	6
7	Håkan Börjesson	KII	17		51	35	2a	200	>45		200	24		65	516	7
3	Nils-Erik Zander	KII	28		80	>45		200	8	6	200	32		95	575	8
5	Vilhjalmur M.	KII	26		80	<-25		200	>45		200	>45		400	880	9

GRIPEN 6			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket															
Datum: 1999-09-26			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder															
Vind: vx / 3-5 kt			Bana: 29	Tävlingsledare: Seve Barth														
Start		Fpl	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt			
nr	Pilot	SE-	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.		
4	Göte Agenhed	IFX	3		9	10		20	3		6	5		15	50	1		
2	Lars Östling	IFX	6		18	5		10	-13		52	5		15	95	2		
5	Seve Barth	IFX	-2		14	12		24	-2		8	-8		56	102	3		
6	Per Persson	IFX	-11		77	-6	2a	174	<-25		200	44		125	576	4		
3	Tomas Karlsson	KMH	<-25		400	18		36	44		90	40		110	636	5		
1	Leif Andersson	KIT	>45		400	37		80	40		80	26		80	640	6		

