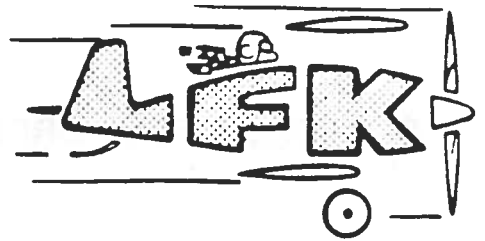


kontakt med



MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

REDAKTION: Per-Olov Jonsson tel A 013-183774 B 013-104358
REDAKTIONSKOMMITTE: Lennart Angvik A 013-282069 B 013-151773
Björn Johansson A 013-117530 B 013-158831
DISTRIBUTION: Klas Olsson och Mats Jonsson
ADRESSREGISTER: Gun Lundqvist expedition

NR 4 1987

I DETTA NR

STYRELSEN HAR ORDET

- * Nya medlemmar

JOHANNES HAR ORDET

JOURVERKSAMHETEN

KURSVERKSAMHETEN

- * IFR-kurs
- * PFT-kurser

KLUBBVERKSAMHETEN

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- * SM i Civil Flygfemkamp
- * Gula spåret
- * Resultat Gripen 5

INSÄNDAREN

- * Klubbflygning till Anholt
- * Den vilda jakten på VMC

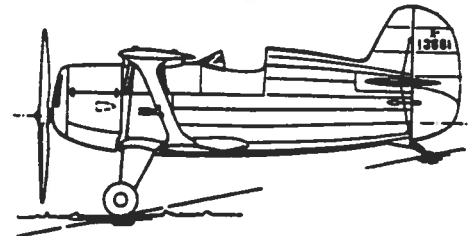
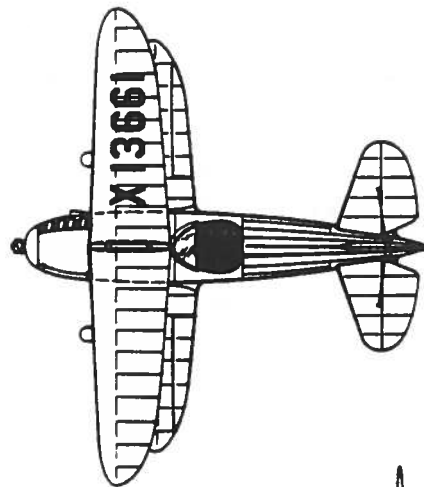
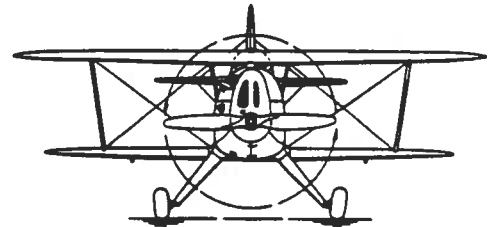
NÄSTA KONTAKT

PRESSTOPP

- * KM
- * Landshövding Rolf Wirten

Vernon W Payne's
KNIGHT "TWISTER" KTD-2
1933

Amerikanskt miniflygplan från 30-talet.



DATA:

Spännvidd 4,58 M
Längd 4,12 M
Tomvikt 210 KG
Flygvikt 340 KG
Toppfart 257 KM/T
Tophöjd 6100 M
Flygsträcka 840 KM

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 00
Flygchef och hanger 013-18 32 01

Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00

Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 Jourh 17.00-mörkrets inbrott

Lör-, sön-, och helgdagar: Jourhavande 08.00- mörkrets inbr.

STYRELSEN HAR ORDET

NYA MEDLEMMAR

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

721 James C Wambold

428 Mats Johan sson

545 Christer Nyman

JOHANNES HAR ORDET

Nu när hösten kommer efter en dåligt väder sommar så vet vi att vädret ändrar sig snabbare. Du skall alltid vara beredd att gå till alternativ Landningsplats. Följ upp flygvädet!

Det var ett tag sen jag tjtade om checklistan. Men nu är det dags igen. Följ checklistan så vi slipper tomma batterier och annat trams. Skärpning!

Ytterligare en skärpning! En genomgående trend är att taxning ut och in efter landning sker med alldeles för hög fart!

Du som flyger under östgöta TMA och närmar dig Motala fältet eller Mjölby fältet skall lyssna på 123.40! Det pågår trafik där och du måste se upp och inte störa varvet om du inte avser landa. Tänk på att solen står lågt och det är svårt att se andra flygplan på höstkvällar.

Hoppas på bra Höstflygväder, flyg väl!

Johannes

JOURTJÄNSTEN

Nu är det dax att sammanfatta sommarens jourverksamhet, som i stort sett har fungerat bra. Mindre problem har förekommit bl a har 2 kvällsjourhavande uteblivit. Glömma eller strunta i sin jour medför böter, bötesbeloppet är 100 kr/poäng och det kommer att påföras era pilotkonton. Vidare vill jag påminna om jourtiderna, kvällsjouren börjar kl 16.45 och helgjouren kl 08.00.
KOM I TID!

Jag är tacksam för era synpunkter på jourverksamheten. Hör av er min Saab adress är TFADE3, tel 183642.

VINNARE AV I TIM C152. GRATTIS!

APRIL	591	P Persson
Maj	462	H Laurell
Juni	541	G Niss
Juli	209	G Dahlbäck
Augusti	420	B Karlsson

P Bohman

SEPTEMBER '87 JOUR

1	Torsdag 148 Skellefteå	275 T GRYBÄCK	0141/41737
2	Onsdag 146 Skellefteå	275 T GRYBÄCK	0141/41737
3	Torsdag 148 Skellefteå	370 G JÄRNERYD	158452
4	Freitag 147 Skellefteå	245 CH ERICSON	121384
5	Lördag 148 Skellefteå	602 M PÅHLSSON	298810 ✓
6	Söndag 148 Skellefteå	474 T LAMPE	153071 ✓
7	Måndag 150 Skellefteå	462 H LAURELL	41247
8	Tisdag 151 Skellefteå	316 P HALLDING	158921
9	Onsdag 152 Skellefteå	617 U RINGH	0494/21214
10	Torsdag 153 Skellefteå	692 M SVENSSON	150423
11	Freitag 154 Skellefteå	692 M SVENSSON	150423
12	Lördag 155 Skellefteå	692 M SVENSSON	150423
13	Söndag 156 Skellefteå	506 L MAGNUSSON	298344
14	Måndag 157 Skellefteå	462 H LAURELL	41247
15	Tisdag 158 Skellefteå	316 P HALLDING	158921
16	Onsdag 159 Skellefteå	617 U RINGH	0494/21214
17	Torsdag 160 Skellefteå	701 L THELANDER	150071
18	Freitag 161 Skellefteå	245 CH ERICSON	121384
19	Lördag 162 Skellefteå	463 G LIND	132440
20	Söndag 163 Skellefteå	130 H ANDERSSON	150719
21	Måndag 164 Skellefteå	471 H LINDESTRAND	153708
22	Tisdag 165 Skellefteå	744 J WIDMARK	011/56007
23	Onsdag 166 Skellefteå	744 J WIDMARK	011/56007
24	Torsdag 167 Skellefteå	568 K ÖHLSSON	132203
25	Freitag 168 Skellefteå	462 H LAURELL	41247
26	Lördag 169 Skellefteå	104 R ALENIUS	299040
27	Söndag 170 Skellefteå	104 R ALENIUS	299040
28	Måndag 171 Skellefteå	358 D JANSSON	160855
29	Tisdag 172 Skellefteå	474 T LAMPE	153071
30	Onsdag 173 Skellefteå	126 A ALLARD	145268

OKTOBER '87 JOUR

1	Torsdag 174 Skellefteå	448 S LAHRIN	653580
2	Freitag 175 Skellefteå	462 H LAURELL	41247
3	Lördag 176 Skellefteå	657 I SKOGLUND	153905
4	Söndag 177 Skellefteå	519 H MOSSBERG	150920
5	Måndag 178 Skellefteå	386 J JOHANSSON	154548
6	Tisdag 179 Skellefteå	788 S ÖBERG	40175
7	Onsdag 180 Skellefteå	777 E ÅSTRAND	176066
8	Torsdag 181 Skellefteå	568 K ÖHLSSON	132202
9	Freitag 182 Skellefteå	319 A HARTMAN	171306
10	Lördag 183 Skellefteå	519 H MOSSBERG	150920
11	Söndag 184 Skellefteå	562 S NYSTRÖM	161265
12	Måndag 185 Skellefteå	471 H LINDESTRAND	153708
13	Tisdag 186 Skellefteå	126 A ALLARD	145268
14	Onsdag 187 Skellefteå	243 B ENSTRÖM	141857
15	Torsdag 188 Skellefteå	243 B ENSTRÖM	141857
16	Freitag 189 Skellefteå	386 J JOHANSSON	154548
17	Lördag 190 Skellefteå	386 J JOHANSSON	154548
18	Söndag 191 Skellefteå	314 S-A HALLBERG	60755
19	Måndag 192 Skellefteå	777 E ÅSTRAND	176066
20	Tisdag 193 Skellefteå	712 E TOTLAND	297553
21	Onsdag 194 Skellefteå	788 S ÖBERG	40175
22	Torsdag 195 Skellefteå	384 B JOHANSSON	158831
23	Freitag 196 Skellefteå	483 J LINDER	122852
24	Lördag 197 Skellefteå	122 L ANDERSSON	92168
25	Söndag 198 Skellefteå	601 G PETTERSSON	0141/16980
26	Måndag 199 Skellefteå		44
27	Tisdag 200 Skellefteå		
28	Onsdag 201 Skellefteå		
29	Torsdag 202 Skellefteå		
30	Freitag 203 Skellefteå		
31	Lördag 204 Skellefteå	316 P HALLDING	158921

KURSVERKSAMHETEN

IFR-KURS

Årets teorikurs för I-bevis startar i början på oktober och håller på till mars -88.
Kurskvällar: Måndagar i Linköping, torsdagar i Norrköping.
Tid: 18.30-21.30.

Kostnad: ca 1400 kr + litteratur.

Lärare: NAV Göran Eriksson, Lfv
MET Bo Nordenram, SMHI
Radio Rickard Jörgensson, ÖKC
BCL Harald Rosén, Lfv

Anmälan på klubben eller till Sture Bjelkåker,
tel: A) 011/192001, B) 013/150902. Ju förr, dess bättre.

Ring gärna om Du vill veta mer om teoretisk och praktisk instrumentflygutbildning.

PFT-KURSER

Blir det i fortsättningen mera regelbundet, i princip första torsdagen i varje månad kl 18.30-21.30.
Förutom kurskvällen ingår en inlämningsuppgift avseende färdplanering m m.

Anmälan på klubben.

OBS! Vänta inte till sista månaden med din PFT, som kan göras upp till 6 månader före förnyelsedatum. Du bör gå PFR-kursen innan Du genomgår den praktiska PFT-delen.

Sture B

KLUBBVERKSAMHETEN

HÄNT SEDAN SIST

Under sommaren har klubben gjort ett par gemensamma utflykter med större eller mindre del av flygplansflottan. Den 3-5 Juli var vi iväg på ett klubbbrally till Anholt i Danmark. Mer om denna resa finns att läsa i Anders Åströms reseberättelse på annan plats i denna kontakt.

Traditionsenligt var vi även på Visingsö den 5:e Aug. Vi började med en sväng över Skänninge marknad, som alltid är lika fascinerande från ovan. Därefter satt vi på Visingsös strand, grillade en köttbit och ljög ihop flygarhistorier. Allt medan solen sken över vättern och cb-molnen dovt mullrade omkring oss.

KOMMANDE AKTIVITETER

Nu när den korta sommaren börjar gå mot sitt slut kan det vara dags att börja fundera på höstens och vinterns klubbaktiviteter. Alla som har några bra ideer på temakvällar eller studiebesök är hjärtligt välkomna att höra av sig till undertecknad. Vi börjar studiebesöken med:

HUR MAN FÖRSTÖR ETT FLYGPLAN

Ons 23/9 gör vi studiebesök på SAAB och studerar totalutmattningsprov på SF-340. Skriv upp dig på listan på klubben om du vill följa med. Samling sedan vid SAABs huvudentre 18.30.

Erik Åstrand

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

Rapport avseende SM resp Internationell tävlan i CFFK 1987

Linköping den 21 och 22 augusti

Totalt 30 tävlande hade anmält sig till tävlingen. Bland dessa fanns två danskar, samt en representant för Svenska Flygvapnet. Två observatörer från Norge resp England följde tävlingarna.

Tävlingen invigdes av C E Ottozon, Östergötlands Idrottsförbund, som vid detta tillfälle tecknade en minnesruna över Bertil Florman. Vi minns honom som en tillskyndare i utvecklingen av CFFK så att internationell spridning uppnås.

Tävlingsprogrammet kunde hållas från första stund och den morgondimma vi drabbades av första tävlingsdagen störde på intet sätt. Tävlingsgrenarna avverkades med minutprecision.

Stort tack till alla de funktionärer, c:a 50 stycken, som ställde upp helt ideellt och möjliggjorde tävlingen.

Sekretariatet bestående av Ann Christin och Kenneth Worgard fungerade perfekt. Kenneths hantering av datorprogram är mästertlig och är värd all beundran.

Vädret spelade oss i händerna och vi fick uppleva två högsommardagar.

Sammantaget visade samtliga tävlande prov på sportsmannaskap. Man glädde sig åt varandras framgångar. Inga protester. Det var ett nöje att få fungera som tävlingsledare.

Vår organisatoriska uppläggning av tävlingen där Linköpings Flygklubb svarade för värdskapet och FSF/M för tävlingsdelen blev en fullträff. Att sedan Linköpings kommun och Flygdivisionen vid Saab-Scania sponsrade samkvämet på fredagkvällen första tävlingsdagen på Flygets Hus i Malmslätt uppskattades av tävlande och huvudfunktionärer gick ej att ta miste på.

Tävlingsresultaten presenterades snyggt och elegant någon minut efter det att sista delresultatet i resp gren inmatats i datorn.

Sammantaget kände tävlande och publik exakta ställningen i tävlingen innan nästa tävlingsmoment startades.

Grenansvarig för navigeringsmomentet var Rune Carlsson. Han hade komponerat en utslagsgivande mycket bra bana. Tävlingsresultaten ger belägg för denna min uppfattning.

Punktorienteringen ägde rum söder om Haninge gård och banläggare var Hans Gustavsson LOK. En bra och tillika klurig bana 3 km lång med 10 kontroller där fem låg utanför "stigen".

Simningen var sista tävlingsmomentet första tävlingsdagen. Det var LASS som genom Lennart Carlbom med medhjälpare var grenansvarig. Deltagande länders flaggor inramade evenemanget i Tinnerbäcksbadet. Det låg stämning i luften. Simfärdigheten har utvecklats mycket under de åren som vi haft CFFK-tävlingar.

Andra tävlingsdagen inleddes med landningstävlingar. Varje tävlande gjorde 4 st landningar. Perfekta väderförhållanden rådde. Carl Mårten Danielsson var grenansvarig. Genomförandet följde i sin helhet "regelboken". Inga protester höjdes mot domsluten.

Sista tävlingsgrenen terränglöpning 3 km handlade Lennart Jacobsson i LGIF. Perfekta arrangemang som vanligt.

Som nyhet för året hade vi engagerat en samarit från Röda korset vars uppgift var att finnas tillgänglig vid punktorienteringsmomentet. Samariten blev arbetslös, men det kändes tryggt att han fanns på plats.

Prisutdelningen hölls på utsatt tidpunkt kl 1600 på lördag em utanför LFK klubbhus.

För att informera publik och tävlande fanns upptryckt ett tävlingsprogram som blev mycket uppskattat.

Varje tävlande fick en historisk sammanställning över CFFK utveckling så även Saab-Scanias jubileumsbok och Linköpings kommuns 700-årsjubileumsmedalj.

Ulf Edlund hade slutligen åstadkommit ett förnämligt prisbord som i sin helhet bestod av skänkta priser. LFK ordförande Hans Mennborg förrättade prisutdelningen tillsammans med Lennart Petersén. De tävlandes tack framfördes av Christer Lundholm. Som erkänsla från ÖIF för utvecklingen av CFFK erhöll Rune Carlsson och Lennart Petersén Riksidrottsförbundets manchettknappar.

Följande tävlingsresultat uppnåddes:

Svensk Mästare individuellt:

Christer Lundholm	Stockholms FK	4807,8 poäng
-------------------	---------------	--------------

Svenska Mästare i lag:

Stockholms Flygklubb:	Christer Lundholm Erling Lindholm	9223,6 poäng
-----------------------	--------------------------------------	--------------

Bäste Oldboy:

Arnold Sundström	Uddevalla FK	4014,5 poäng
------------------	--------------	--------------

Bäste Debutant:

Svante Blomberg	Uppsala FK	2338,1 poäng
-----------------	------------	--------------

Tävlingen videofilmades genom **Asbjörn Föske** försorg och visades för de tävlande under den timma som är avdelad för protesttid. Asbjörn ställde i utsikt att FSF/M skulle få en kopia på videofilmen. Den var av hög kvalitet.

SM i CIVIL FLYGFEMKAMP 1987, 22-23 augusti i LINKÖPING

SLUTRESULTAT

NAMN	NR	NAV & SPECIAL		PUNKTORIENTER.		SIMNING		LANDNINGAR		T. LÖPNING		SUMMA POANG	PLATS			
		PRICKAR	POANG	TID	MM	POANG	TID	PRICKAR	POANG	TID	POANG					
LUNDHOLM C	18	18	32 1050	21.5	3 1105	1,40.0	799.3	12	5	12	10	1041.5	11,34.0	812	4807.8	1
JOHANSSON C-M	14	44	22 1034	28.5	15 915	1,48.1	718.1	6	21	13	23	1005.5	10,55.0	890	4562.6	2
CARLSSON TOM	32	61	44 995	21.5	11 1025	1,33.4	866.0	12	18	129	7	851.0	11,38.0	804	4541.0	3
LINDHOLM ERLING	33	57	40 1003	25.7	4 1053	1,41.9	780.3	17	40	26	20	945.5	13,03.0	634	4415.8	4
ASKING SVEN	12	165	74 861	28.9	6 1001	1,59.3	606.6	24	12	11	42	966.5	11,18.0	844	4279.1	5
JOHANSSON MATS	9	44	76 980	26.0	12 970	1,34.6	853.2	20	150	28	9	789.5	12,51.0	658	4250.7	6
SJÖBERG HÅKAN	22	35	20 1045	22.8	14 982	1,41.5	784.3	18	150	150	17	597.5	12,18.0	724	4132.8	7
SUNDSTRÖM A	36	95	134 871	26.5	0 1085	2,08.7	513.0	11	20	12	20	1005.5	13,50.0	540	4014.5	8
SELANDER C-M	13	43	20 1037	27.7	1 1063	2,02.3	576.3	16	83	19	3	918.5	16,01.0	300	3894.8	9
JOHANSSON JONNY	6	85	104 911	26.7	12 963	1,59.6	603.2	24	150	18	48	740.0	13,04.0	632	3849.2	10
LAHRIN STURE	21	61	60 979	34.2	12 888	2,34.6	300.0	12	16	26	18	992.0	13,40.0	560	3719.0	11
MÖLLER/HANSEN H	30	311	148 641	32.1	5 979	2,17.9	421.0	19	13	150	18	800.0	11,52.0	776	3617.0	12
ASKING BENGT	37	522	180 398	20.6	10 1044	1,47.8	721.4	51	150	40	18	711.5	12,11.0	738	3612.9	13
HAEGER GÖRAN	17	213	116 771	26.5	12 965	1,44.3	756.6	74	150	150	124	353.0	12,38.0	684	3529.6	14
FREDRIKSSON K	27	456	164 480	25.8	11 982	1,44.7	752.3	33	150	54	21	713.0	13,19.0	602	3529.3	15
JOHANSSON HELEN	29	353	142 605	34.5	11 895	1,52.0	780.5	58	150	25	47	680.0	15,57.0	535	3495.5	16
WIBERG KJELL	34	600	192 308	34.5	11 895	1,59.3	606.6	11	20	150	36	774.5	11,29.0	822	3406.1	17
GABS KURT	2	323	120 657	21.9	48 651	1,46.2	737.5	6	99	14	16	897.5	15,23.0	354	3297.0	18
OLSSON INGMAR	7	600	144 356	37.0	77 300	1,40.5	795.0	21	150	38	8	774.5	15,05.0	390	2615.5	19
BLOMBERG LENA M	26	600	200 300	33.3	24 777	2,26.0	470.9	34	83	150	150	474.5	16,19.0	497	2519.4	20
KARLSSON SÖREN	3	600	180 320	31.2	47 568	2,13.5	464.5	26	53	79	27	822.5	17,22.0	300	2475.0	21
BLOMBERG SVANTE	4	600	200 300	39.3	55 407	2,12.1	478.6	51	29	49	36	852.5	16,21.0	300	2338.1	22

KSASF/PSF COMPUTER SYSTEM

Box 20081, S-161 20 BROMMA, Sweden

Phone 8-764 60 90

Linköping 1987.08.23
Åke F. Olsson
Åke Olsson

Svenskt mästerskap jämte internationell tävling i CFEK
slutfördes den 22:a augusti i Linköping.
Tävlingen blev en fullträff som FSF, LFK och LINKÖPING
har anledning att vara stolta över.
En helhjärtad insats av LFK-klubbmedlemmar grundlade fram-
gången. Väderguden var oss också nådig. Ett bättre avslut
på en tävlingsledarepok går inte att uppnå. Jag har anled-
ning att vara ödmjukt tacksam.

Tack Ni alla som ställt upp för många fina insatser i
det tysta.

Lennart Petersen
Tävlingsledare CFFK 1987

GULA SPÅRET

GULA SPÅRET den 3/10 är tävlingen där du mha 50.000-delen
spanar in duk och fotomål utefter en knixig bana och av-
slutar med tre "fält"mässiga landningar.

Anmälan till: B-G Nilsson	013-182066 (A)
	013-53365 (B)
eller: L Grönlund	013-280000 (A)
	013-143228 (B)

RESULTAT GRIPEN 5 (19 deltagare)

1	Seve Barth	70 prickar
2	Leif Thelander	75 "
3	Sture Lahrin	114 "

Söre Karlsson
Tävlingskommittén

INSÄNDAREN

Klubbflygningen till Anholt.

På torsdagen dagen innan vi skulle åka, samlades alla resenärerna, dvs alla TRE på klubben för att prata. YB skulle hämta upp en passagerare i Halmstad och tulla ut där medan CF och jag (= FY) skulle tulla ut i Jönköping. Vi ringde till tullen och bad dem kontakta Tax-free shopen och be dem att hålla öppet vilket de lovade göra.

Fredag klockan tre samlades vi (= CF och FY inkl passagerare) på klubben och gick igenom vädret vilket verkade väldigt bra, åtminstone för att vara denna åsk-, regn-, och dåligtvädersonsamar. Nåväl allt var klart, planen var tankade, färdplanerna inlämnade och vi gick för att hämta flyttvästarna från säk-rummet då vi upptäckte att nyckeln till rummet ej var i nyckelskåpet. Som tur var hade ju Erik nyckel till kontoren så vi började testa alla nycklar tills vi upptäckte att den rätta inte fanns där. Turen var åter på vår sida då våra två medpassagerare hade inbrottsliga talanger, och med hjälp av en kniv lyckades vi tas oss in. Därinne låg nyckeln, glömd av en stressad? Visbyresenär.

Vi startade och jag förstod snabbt innebörden av orden 'Man ska inte vänta med något tills man är tvungen att ta itu med det'. Det gällde radiopratt på engelska. Man trodde man kunde prata engelska i radio efter att ha pratat svenska i två år. Fel, speciellt som bruset på intercommen inte var helt obetydligt dvs betydligt. Jag slog nog nytt rekord i frasen 'SAY AGAIN'. Flygledaren i Jönköping var märkbart irriterat över att få upprepa det allt två gånger. Efter Jönköping lyckades jag dock få bort bruset och efter det gick det betydligt bättre, men för den skull inte bra.

I Jönköping lärde vi oss en nytt ordspråk : 'Man kan aldrig lita på en tullare'. De hade nämligen inte sagt till Tax-free försäljerskorna att stanna kvar. Tragiskt, men inte hela världen då Erik sagt att Dansk pilsner på Anholt inte var så dum den heller.

Vi passerade Dansk-Svenska gränsen och snart såg vi Anholt resa sig ur havet. CF landade först och meddelade att vinden låg rakt i plan och att fältet var i god kondition. Efter landningen packade vi ur planen och tog taxi ned till byn och campingplatsen. Vi lyckades att få köpa lite mat i en affär fast den egentligen var stängd genom att säga att vi inte hade någon mat, vilket vi ju i och för sig inte hade.

På kvällen träffade vi FZ som hade tagit Anholt som slutet på en Danmarkssemester och en 'Trollhättansbekant' från Linköping. Kvällen avslutades med ett grillparty på en för övrigt folktom strand.

Efter frukost hyrde vi cyklar och begav oss till en härlig sandstrand där bl a jag lyckades med konsten att bränna upp mina smalben då jag hade glömt att smörja in dem med solskyddsmedel. Även denna kväll avslutades med ett grillparty denna gång med en god Anholtsstek.

Avresedagen blev det mer solning för mej och de övriga. Jag måste ha ansetts som något udda då jag var den enda på hela stranden som hade jeans på mig, allt för att skydda mina stackars brända ben.

Hemresan började med en rundflygning längs Playa del Anholt varefter vi steg till FL 55. Efter en mellanlandning med tankning på Anderstorps flygplats fortsatte vi till Linköping där åtminstone jag blev mött med stora smilband beroende på mitt kräftröda ansikte.

Varandes väldigt trött men havandes haft väldigt roligt och hoppandes att man inte för sista gången på Anholt varit kommo vi sålunda hem.

Nästa gång skulle det vara trevligare om uppslutningen från klubbmedlemmar vore lite bättre. Tre plus en är nog ändå lite för lite.

Vid rodret på FY och vid tangentbordet som skrivit dessa rader,

Anders Åström.

MED YNGVE-BERTIL RUNT EUROPA

eller

DEN VILDA JAKTEN PÅ VMC

av Erik Åstrand

Veckan före avresan var oerhört nervös. Att känna en viss spänning inför en längre flygresan har väl alla varit med om, men i det här fallet var det något helt annat som ingav nervositeten. Vår flygtidsbudget för resan låg på 21-22 timmar, och planet, Yngve-Bertil, hade ca 30 timmar kvar till 100-timmarsöversyn, en vecka före avresan. Vid normalt flygväder borde planet då ha ca 15 timmar kvar vid den planerade avfärden, med andra ord för lite för resan och för mycket för en tidigarelagd tillsyn. Efter att sista veckan ha hängt som en hök över planet och sakta sett timmarna rinna iväg, efter viss tur med vädret (dvs dåligt väder) dagarna före avfärd och efter två dagars framflyttning av bokningen, kunde vi äntligen, lördagen den 11:e Juli på eftermiddagen, starta bana 11 och sätta kurs söderut. Ombord fanns undertecknad, Erik Åstrand, samt mina två pax Mats och Peter. Bakom oss hade vi veckor av kartläsande, manuellläsande, AIP-läsande, funderande och dividerande...

Normalt betraktar man väl en tvåtimmarsflygning till Sturup som en ganska lång flygning. Nu kändes det som ett litet uppvärmningsskutt. Meteorologen hade lovat klart väder under större delen av sträckan, men en front skulle närma sig södra Sverige under kvällen, för att sedan under söndagen röra sig upp över landet. Det verkade med andra ord lämpligt att övernatta i Malmö och därefter fortsätta söderut bakom fronten. Precis som han hade förutspått landade vi på Sturup i lätt regn men fortfarande mycket god sikt. Natten tillbringades sedan i Malmö flygklubbs klubbhus, medan regnet stilla rann nerför stuprännorna.

Morgonen därpå då vi vaknar ligger stratusmolnen tungt över fältet. Ett besök hos meteorologen ger dock visst hopp. Fronten har passerat och inom några timmar borde det gå att flyga VFR söderut. Utan att ha särskilt bråttom äter vi frukost, fyller i färdplansblanketter, tankar etc. Härvid konstaterar vi att Yngve-Bertil har förbrukat ca 34 liter per timme på första sträckan, vilket ju verkar normalt. Tur är det eftersom vårt nästa mål är Groningen i Holland, tre och en halv timmes flygtid från Malmö under rådande vindförhållanden (motvind givetvis!). På full tank gör YB 4.20 så det ger oss bara 50 min reserv, betydligt mindre än man normalt är van vid, om än OK enligt bestämmelserna. Därför förbereder vi oss på noggrann övervakning av varvtal, blandning och alternativa åtgärder om motvinden skulle vara större än väntat.

Då vi startar från Malmö har vi fortfarande en del låga moln omkring oss, men vi har blivit lovade perfekt VFR-väder i hela västra Europa bara vi lyckas lämna Sverige. Vi har fått färdtillstånd mot utpasseringspunkten Svedala, speciell VFR, för att därefter via Falsterbo korsa Öresund på västlig kurs mot Stevens Klint i Danmark. Efter att ha kört slalom runt (och ibland igenom) lite regn får vi sedan god sikt över sundet. Molnbasen är dock fortfarande dålig, 8-900 fot men man ser hur det blir bättre på den danska sidan. Radioengelskan plockas fram, "Copenhagen Information good morning, Sierra-Echo-Golf-Yankee-Bravo!". Köpenhamn är ju känt för sin dåliga ljudkvalitet på flygradion, så vi blir förvånade när en klar och tydlig röst svarar: "Sierra-Yankee-Bravo, Copenhagen, radarcontact, squak alfa zero-zero-zero-one, you're my very first call today!". Senare hörde vi fler VFR-kärror anmäla sig och de fick i tur och ordning transponder 0002, 0003 etc.

Danmark är platt och mycket lätt att navigera visuellt över, i alla fall då man kan följa E4'n hela vägen. Vädret blir successivt bättre

och då vi når Rödbys färjeläge visar höjdmätaren 2000 fot och det finns gott om plats ovanför oss. Köerna ringlar långa vid färjan, och vi inser att vi utan tvekan har valt rätt färdmedel för semestern. Framför oss har vi tio minuter över vatten till Puttgarden på tyska sidan, hur lång tid det tar med bil vet alla som åkt E4'n söderut. Även över sundet går det bra att navigera visuellt, även om sikten hade varit dålig. Färjorna går på ett långt band och man behöver bara ta sikte på nästa hela tiden.

Då vi närmar oss tyska sidan kommer vi in i ett luftrumsfenomen som kallas ADIZ. Det är en buffertzoon mot östblocket längs hela tyska gränsen. För att få flyga där måste man ange noga i färdplanen när och var man kommer, och man måste givetvis ha färdtillstånd. Därför blir man lite nervös när man inte lyckas få kontakt med Bremen Information pga för låg höjd. Först åtskilliga nautiska mil in över tyskt territorium, och efter intensivt spanande efter tyskt jaktflyg, lyckas vi få kontakt med Hamburg Radar som kan sanktionera vårt fortsatta flygande.

Efter en stund närmar vi oss Hamburg och här stöter vi på nästa tyska luftrumsfenomen, nämligen ett sk CVFR-område. Inom detta område skall all VFR-flygning vara kontrollerad och man måste ha en speciell behörighet för att få flyga. För oss Linköpingsbor dom dagligen flyger kontrollerad VFR i Östgöta och Stockholm TMA utan några mystiska CVFR-bevis verkar det lite konstigt att inte bli insläppt, men man får ta seden dit man kommer och vi går ned till 1500 fot, under området. Nämnas kan att i Tyskland flyger man gladeligen VFR i både terminal-områden och luftled utan att använda radion om man så vill, så länge man håller sig borta från kontrollzoner och CVFR-områden och upprätthåller VMC. Man får dock mycket bra service på informations-frekvenserna i form av trafikinformation, väder etc, så det finns ingen anledning att flyga "tyst", men man får byta frekvens ideligen och vid i stort sett varje byte får man en ny transponderkod.

Vid VOR-fyren LBE lämnar vi CVFR-området och kan stiga till 2500 fot, och vi fortsätter västerut i perfekt flygväder. Norr om oss breder Nordsjön ut sig och under oss ligger byarna tätt på den tyska landsbygden. Vi sitter som bäst och njuter av livet då plötsligt ett segelflygplan dyker upp en bit framför oss. Väl medvetna om att dessa är utpräglade flockdjur börjar vi söka av himlen och hittar inte mindre än sju till. Här kommer YB's två radioapparater väl till pass, vi kan ligga kvar på Bremen Information med den ena och med den andra skicka iväg ett anrop till det lokala fältet och informera om vår närvaro. Nu är ju segelflygare vana vid att hålla ordentlig utkik när de flyger så vi passerar området utan problem.

Vi passerar rakt över Bremerhaven, som är ganska imponerande från luften. Vi har nu varit i luften i närmare tre timmar, vilket börjar kännas i oronen och andra delar av kroppen. De som flyger YB vet att bränslemätarna visar tre kvarts tank då man har fullt och en kvarts tank då man har halv. Vi kan nu till detta tillföra observationen att mätarna visar precis tomt då man borde ha kvarts tank kvar, och vi ber en stilla bön att planet inte har förbrukat mer än det borde. Det skulle dock visa sig efter tankning att vi hade åkt avsevärt snålare än dagen innan, så det lönar sig att vara noga med varvtal och blandning. Till de flesta större flygfält i Europa finns det publicerade VFR-inflygningsvägar längs järnvägar, åar, bilvägar mm, och dessutom med ett antal rapportpunkter efter vägen. Så även i Groningen, men då banan på Eelde, som Groningens flygplats heter, ligger precis i vår färdlinje, och VFR-vägen verkar onödigt krånglig, försöker vi efter frekvensskifte till Eelde Approach med ett "Request direct approach Two-Three!", varvid vi får till svar ett korthugget "Approved!". En kort stund senare genomför vi en sidvindslandning med max sidvindskomponent enligt instruktionsboken, och taxar in till plattan. Flygningen från Malmö har varat tre timmar och fyrtio minuter.

Nu gällde det att få tag på lite 100LL. Tankarna var ju ganska tomma så vi slänger oss över tankanläggningssmannen och frågar om priset. Till vår fasa får vi veta att bensinen kostar över sex kronor litern, dubbelt så mycket som hemma i Sverige. Det finns dock en bestämmelse i Holland som säger att om man tankar minst 250 liter slipper man skatt, och då är priset raskt nere i drygt tre kronor per liter. Det där med fåniga flygbensinskatter är tydligen inte bara ett svenskt påfund... Nu går det ju inte att få i 250 liter i YB, men om tankmannen är på gott humör, vilket han var idag, kan man slå ihop sig några småkarror och tanka på gemensamt kvitto. Tillsammans med två tyska kärror tankar vi 340 liter, men får veta av tyskarna, som är där lite oftare, att det är väldigt sällsynt att de går med på sådant.

Eelde airport visar sig vara mycket trevlig. Vi äter en mycket god lunch i restaurangen, och styr sedan stegen mot Met och briefing för att planera den fortsatta färden. Eftersom vädret är bra vill vi hinna så långt som möjligt. Meteorologkontoret är stort och luftigt och dessutom bemannat med meteorologer till skillnad från svenska flygfält av medelstorlek som oftast bara har en liten skrubb med en telefon. Detta gäller för övrigt för de flesta fält av någorlunda storlek ute i Europa att det finns ett bemannat Met-kontor. Det är ganska skönt att kunna diskutera rutten med en riktig meteorolog, och dessutom kunna få utskrifter av TAF'ar mm.

Som nästa mål utses Oostende i Belgien. Oostende är känt för sin billiga flygbensin och ligger dessutom på behagligt avstånd från London som vi hade tänkt att nå dagen därpå. Efter start får vi skifta till Dutch Mil Info som visar sig ligga ljusår efter tyskarna i servicenivå. I holland får man inte veta någonting om annan trafik, som det dessutom finns ganska gott om, så det gäller att hålla ögonen öppna. Stora delar av Holland täcks av Amsterdam TMA som det är förbjudet att flyga VFR i, varför vi måste hålla oss på 1200 fot för att gå under. Den fortsatta färden går via fyrarna PAM, RR och COA vid belgiska gränsen där Amsterdam Information lämnar över oss till Oostende Approach. Efter att ha skällt ut oss för att inte ha kontaktat honom före gränsen får vi klart för direct approach mot Oostende. Inga krångliga VFR-inflygningsvägar här heller! Trafikinformationen är lika dålig i Belgien som Holland. Trots att vi ligger på grundlinjen på lång final, och har fått klart in, måste vi helt plötsligt väja för ett reklamsläp som seglar förbi framför oss. Efter landning och utrullning taxar vi in till allmänflygparkeringen som är fylld av småflygplan av allehanda nationaliteter. Knapt har vi hunnit kupera motorn förrän en tjej från Merlin Air Trade slänger sig över oss för att sälja billig bensin. Strax därpå kommer en man från Air BP i samma ärende, men då Merlintjejen verkade mycket trevligare fick han vända åter. Bensinen kostade under tre kronor litern, vilket var enda gången under hela resan det var billigare än i Sverige.

Efter lite strul lyckas vi utverka tillstånd att sätta upp tältet på en gräsyta strax intill flygplanet, varefter vi tar oss in till centrum för den första belgiska ölen. I Belgien finns massor av gott öl och det är dessutom billigt, så det var med viss avundsjuka undertecknad tittade på när medpassagerarna beställde in den ena efter den andra. Har man bara en pilot ombord är det ju tyvärr inte förhandlingsbart vem som kör...

Morgonen därpå vaknar vi av en jetkärre som startar, sticker ut huvudet ur tältet och konstaterar att vi har blå himmel. Vi lånar Merlin Air Trades dusch och intar frukost under YB's vinge. Meteorologen ger oss fint väder på hela sträckan och efter de sedvanliga formaliteterna med färdplaner och uttullning får vi klart starta mot KOK, en VOR-fyr strax norr om Dunkerque. Engelska kanalen är ett mycket trafikerat stråk, både på vattnet och i luften. Därför finns det speciella rutten man måste följa med ett antal obligatoriska rapportpunkter. Allt finns beskrivet på en speciell karta i Bottlang-

manualen. Efter KOK svänger vi ut över kanalen på 2500 fot "channel QNH". Vi rapporterar punkt "Charlie" mitt i kanalen och blir överlämnade till Kent Radar som hälsar oss välkomna till England. Solen glittrar i vattnet och nynnandes på låten "Dover-Calais" ser vi de välkända vita klipporna torna upp sig framför Yngve-Bertils nos.

Väl inne över land följer vi sedan stora motorvägen från Dover mot London och konstaterar att alla kör på fel sida. Luften över västra London är okontrollerad under 2500 fot så vi planerar att följa Themsen ända upp till centrala London. Luften över London är inte alls lika klar som över kanalen och dessutom luktar den ganska illa, men till slut ser vi Tower Bridge dyka upp i diset. London Information ber oss skifta till Heathrow TWR som uppmanar oss nogsamt hålla oss borta från Heathrow CTR som börjar strax väster om bron. Efter en Tre-Sextio över bron sätter vi kurs söderut mot Biggin Hill som är vår tänkta landningsplats. Radiotrafiken är mycket intensiv, så när vi äntligen får en syl i vädret och kan be om att få lämna höjden och frekvensen är det inte långt kvar till Biggin Hill. Från Biggin Approach får vi klart för direktinflygning och vi gör en dykning mot bantröskeln i bästa störtbombarstil och landar strax därefter mitt på banan. Efter sevanlig engelsk tullbyråkrati kan vi sedan låsa planet och sätta oss i en taxi för färd till en närbelägen järnvägsstation.

Fyra dagar i London kan man berätta mycket om, men eftersom detta är en flygklubbstidning håller vi oss till resans flygtekniska detaljer. Nämnas kan att vi hann med både RAF-museet, Chess och ett stort antal pubar. Under dessa fyra dagarna hann även högtrycket över Europa förbytas i intensivt lågtryck över brittiska öarna. Då vi var på väg tillbaka till Biggin Hill fjärde dagen vräkte regnet ner. Nästa mål var Jersey, en av kanalöarna, som ligger rakt söder om England, nära den franska kusten, men vi förberedde oss på en lång väntan på Biggin Hill. Vi förklarade våra planer för meteorologen som flinade rätt och pekade på en bildskärm bredvid som visade aktuellt väder över fältet, 7/8 på 300 fot i regn, men han tillade snabbt att förbättring var på gång senare under dagen. Vi tillbringade ett antal timmar på King Air Flying Club, som den lokala flygklubben hette, där det fanns en restaurang med kypare och vita dukar, samt en pub med bardisk, läderfåtöljer, träpaneler etc. Full av funderingar hur man skall bygga om LFK's lektionssal till något liknande äter vi en god lunch och inväntar bättre tider. Dessa infaller senare under eftermiddagen i form av 1500 fot och sikt >10 km plus några lokala skurar. Då det verkar oklart om vädret är tillräckligt bra på Jersey lämnar vi in färdplan till Cherbourg på franska sidan som rapporterar bra väder.

Efter start från Biggin Hill stryker vi strax norr om Gatwick CTR för att därefter svänga söderut mot VOR-fyren MID. I England är det lätt att flyga VFR. Det finns en speciell service kallad LARS, Lower Airspace Radar Service, som är ett antal radarstationer speciellt för täckning av det lägre luftrummet. Från dessa får man god service i form av trafikinformation, och man får dessutom förslag till styrkurser hur man skall undvika ev trafik. Det känns skönt att veta att någon verkar ha koll på ens flygning även om luften råkar vara okontrollerad. Vi lämnar Engelska kusten ungefär vid Portsmouth och fortsätter ut över Isle of Wight som badar i solsken. Vädersituation medger nu stigning till FL45 vilket känns bra eftersom vi framför oss har närmare en timme över vatten. Med flytvästar på och livbåten lätt åtkomlig plockar vi upp en utgående radial från Southampton VOR. På franska sidan står också en VOR och båda är utrustade med DME, så navigeringen är inga problem.

Miss inte den spännande fortsättningen i nästa nummer av KONTAKT MED LFK !

NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för nästa kontakt är preliminärt 87-10-18.

PRESSTOPP

I N B J U D A N T I L L K M 1 9 8 7

Det har varit lite trassel med datum för årets KM. Saab-fältet är upptaget den 12 sep som ursprungligen var planerat. Det visade sig att också reservdagen den 19:e var omöjlig. Följande gäller därför och du är hjärtlig välkommen med din anmälan.

Tid: Lördag 26 september 1987

Plats: LFK

Senaste anmälningsdag: 19 september

Anmälan med uppgift om flygplanönskemål och marschfart till

Ulf Edlund (Saab THC)

Tel A 013/18 27 37

B 013/13 58 03

LANDSHÖVDING ROLF WIRTEN gjorde inspektion av "sitt" län från vårt flygplan SE-Gyl.
Onsdagen den 24 juni 1987 flög vår nye landshövding över Östergötland för att få se "sitt" län från ovan. Flygningen gick från Linköping via Finspång - Motala - Vadstena - Skänninge - Boxholm - Kisa - Östra Ed - Arkösund - Söderköping tillbaka till Linköping. Flygningen varade 2 tim 10 min och var mycket uppskattad av landshövdingen. Ciceroner var utöver länsflygchefen Tage Wennström, länsrådet Lars Rydberg och försvarsdirektör Thomas Nilsson.

