

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



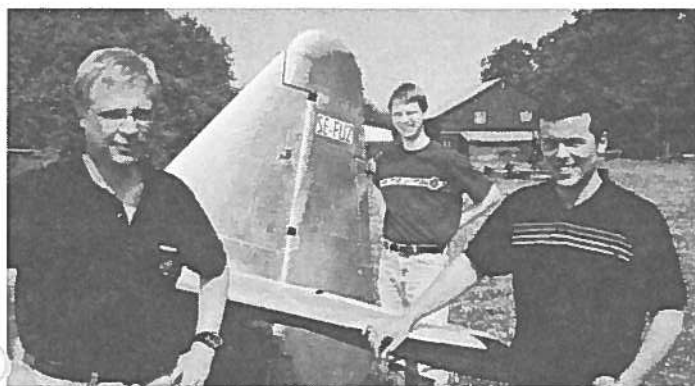
Nummer 4 1999



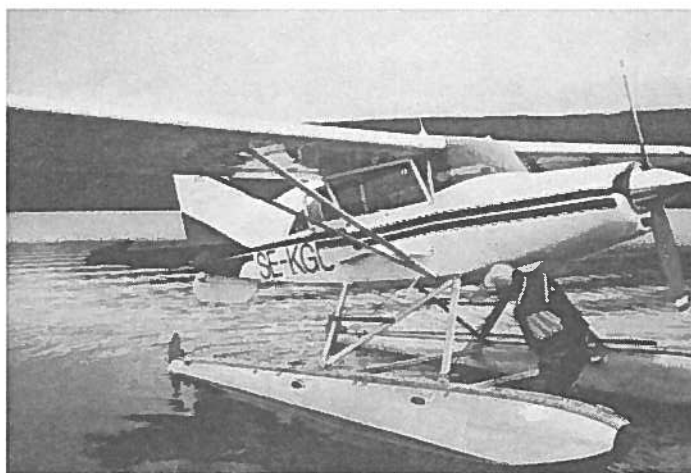
Alpin flygning i Lofoten: Långresa till nord-Norge (sid 10)



Flygning i Europa: Långresa till Guernsey (sid 12)



Provflygning av AT-6 (sid 6)



Sjöflygplan och översvämning i Hemavan (sid 15)

Innehåll:

Ordförandens spalt Håkan om Bellancan m.m. (Sid 3)	Flygchefen har ordet Sture om SMHI och nya certregler m.m. (Sid 3)	Stationstjänsten meddelar Peter om ny tankanläggning m.m. (Sid 4)
LuFF-spalten Johan om senaste nytt i LuFF. (Sid 4)	Björn Löwgrens AT-6 Provtur i Björns AT-6:or. (Sid 6)	EAA fly-in på Barkarby Flera LFKare kom till Barkarby. (Sid 8)
Referat från vårfesten Bilder från vårfesten. (Sid 9)	Långresa till nord-Norge Gaute och Nino berättar om sin resa. (Sid 10)	Guernsey och Le Touquet Johan berättar om sin resa. (Sid 12)
Fly-in i Hemavan Årets fly-in i Hemavan bjöd på översvämning, sjöflygplan och bergsklättring. (Sid 15)	Tävlingsresultat Resultaten från Safaritävlingen, SM och Gripen 4. (sid 17)	...och lite till!

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. 5): 2/10

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 4

Tack vare den fina sommaren har många medlemmar varit ute på långa flygäventyr. Det märks i denna Kontakten på ett par mycket spännande berättelser från långresor. Gaute Thomassen och Nino Glad har varit i nord-Norge och Johan Hammarström på Guernsey. Det är roligt att vara redaktör då man får så läsvärda bidrag!

Denna Kontakten är den sjätte utgåvan jag sätter ihop som redaktör, och det innebär att jag har gjort ett helt år. Tiden går fort, det känns som om jag nått och jämnt kommit igång. Fortfarande finns det gott om uppslag för förändring av Kontakten, bland annat avser jag ta med en och annan annons framöver för att bekosta trycket. Kanske kan vi då på sikt göra någon lite dyrare utgåva t.ex. med färgtryck tack vare detta. Känner du till någon som kan tänkas vilja ha en annons i Kontakten - tipsa! Med tanke på att Kontakten sprids till närmare 400 personer med alla möjliga intressen och yrken borde det vara ett bra ställe för en annons.

Förra numret skulle egentligen ha innehållit ett referat om Safaritävlingen, som Frasse skrivit. Tyvärr måste jag erkänna att jag glömde bort att ta med det då, så det kommer i detta nummer i stället. Bättre sent än aldrig. F'låt Frasse!

Trevlig läsning!

Anders W, redaktör

Hemsidesnytt



Flera av er har säkert redan märkt att Kontakten numera finns att hämta på klubbens hemsidor. Den finns där som PDF-format, vilket man måste ha programmet Acrobat Reader för att läsa. Acrobat Reader är gratis, och finns på www.adobe.com.

PDF-formatet ger ett dokument i relativt hög kvalitet, dock på bekostnad av att det blir stort. Den blir gärna flera megabyte, vilket tyvärr innebär att det tar tid på en dator med modemanslutning.

Avsikten med att publicera Kontakten på hemsidorna är dels för att marknadsföra klubben, men även som service till medlemmar som t.ex. är utomlands längre tider och inte får den "vanliga" Kontakten.

Anders W

K G Palmqvist avliden

Karl Gunnar Palmqvist avled 9 juli, 94 år gammal. K G var bl. a. med om att bilda Östgötaflyg 1947, och var därefter medlem i styrelsen. Han har varit hedersmedlem i flygklubben sedan lång tid tillbaka.

Ordförandens spalt



I detta nummer så har jag både glädjande och tråkiga händelser att rapportera.

Flygverksamheten har fått ordentlig fart främst tack vare det goda vädret. Inom klubbflygverksamheten pratar vi alltid om att vi är så beroende av vädret och det råder väl ingen tvivel om detta. Ännu mer glädjande är att det måste finnas och det finns ett genuint intresse för flygverksamheten i Linköping. Det bådär gott för framtiden!

Det som inte är glädjande är händelseutvecklingen med vår Bellanca Decathlon som Sture berättade om i sin förra spalt. Vi fick hem flygplanet i slutet av juli och har sedan dess genomfört en besiktning av det. Skadorna på flygplanet är mer omfattande än vad som tidigare meddelats. Flygplanet skall naturligtvis repareras så fort som möjligt men det kommer tyvärr ta uppskattningsvis minst 6 månader innan flygplanet är i luften.

Någon formell rapport om incidenten finns inte framme så detaljerna kan vi inte rapportera om i dagsläget. Vi arbetar nu för att lösa problemet på bästa sätt och återkommer med ytterligare information i kommande nummer av Kontakten. Styrelsen kommer dessutom kalla till medlemsmöte omedelbart när nödvändig information finns tillgänglig.

Till sist glöm inte och informera om Öppet hus den 4 september!

Håkan Börjesson

Vår hangar är nu färdig och äntligen så har vi fått det utrymme som krävs för att i möjligaste mån undvika rangeringsskador samtidigt som det blir lättare att komma åt respektive flygplan. Vi har i och med detta fått en hyresgäst genom att Janne Klefborgs Mooney kommer att utnyttja en plats. Detta ger oss medlemmar tillgång till ytterligare en flygplanstyp på klubben.

Flygchefen har ordet



Nu är det nog bevisat att vädret är den viktigaste faktorn för flygtidsuttaget. Vi ligger redan mer än 550 timmar plus jämfört med förra året med dess regniga sommar. Och ändå har vi för närvarande "bara" sju flygplan i luften mot normalt nio. MFI-9 SE-XIS har nyligen sålts och kommer att flyga i Göteborg.

Apropå väder så har väl alla med tillgång till Internet sett att man där alltid kan få fram aktuella TAF-ar och METAR mm. Men tyvärr saknas en viktig

sak, nämligen radarbilden med nederbördsekon. Denna bild med mycket högt flygsäkerhetsvärde lär SMHI inte unna oss tillgång till, enligt uppgift av "kommersiella skäl".

Nederbördsbilden borde verkligen ingå i den avgift på ca 80 miljoner kr (ca 130 kr per flygtimme) som Luftfartsverket betalar till SMHI per år för flygvädertjänsten!

Ikraftträdandet av de nya europeiska certreglerna har ju flyttats fram till den 1 januari 2000. Man behöver inte konvertera till JAR-cert efter årsskiftet heller, såvida man inte ska jobba som yrkespilot i annat europeiskt land. Men även om man behåller sina gamla cert, så ska förnyelser och PFT utföras enligt nya reglerna efter årsskiftet. PFT ersätts av en timmas flygträning med flyglärare vartannat år, vilket med fördel kan kombineras med t ex typutbildning. Endast om man inte flyger 12 timmar på ett år, så behöver man göra en så kallad PC (Proficiency Check) med kontrollant. Du som har IFR-bevis ska dock alltid göra PC en gång per år. Jag har just genomgått en kurs hos LFV för att bli PC-kontrollant VFR och IFR.

Nya cert och behörighetsbevis att gratulera till:

A-cert: Bengt Mexnell
Martin Zachrisson

IFR-bevis: Johan Hammarström

Flygläroarbevis: Jörgen Wedén
Tommy Hättander
Jonna Johansson

Sture B

KALLELSE

Onsdagen den 24 november kl 19.00 kallas du till ALLMÄNT KLUBBMÖTE i FLYGETS HUS.

Förslag till dagordning publiceras i nästa nummer av Kontakten.

Styrelsen

Stationstjänsten meddelar

Efter denna underbara sommar, som förhoppningsvis inte är slut ännu, kommer lite nyheter från klubbhorisonten.

"Ny tankanläggning"

Under vecka 933 bytes förhoppningsvis tankanläggningen ut på flygklubben. Detta betyder att Shell byter ut själva pump-anläggningen samt rören från tankarna. Rent visuellt kommer tankanläggningen att se ut om en pump på en vanlig bensinstation.

För tankinstruktioner tag hjälp av jourhavande eller ngn anställd på klubben vid ert första tanktillfälle. Förhoppningsvis kommer det att vara lika enkelt som vanligt.

Med anläggningen kommer också en fungerande (läs: inrullbar) jordlina!! Var rädd om denna!!

100LL beställningspunkt....

I tankloggen (inplastat blad i tankskåpet) finns det inskrivet en beställningspunkt i mängd liter. Jag vore ytterst tacksam om ni studerar denna (läs: tag för vana) när ni tankar och meddelar antingen jourhavande eller ngn anställd på klubben att beställa 100LL när mätaren når detta värde. Det skulle underlätta mycket nu när vi har så stort flygtidsuttag. Beställningarna sker normalt genom Ragnhilds försorg.

Dränering

Den förste som tankar flygplan för dagen ska dränera tankanläggningen och tillika föra in detta i tankloggen!! Mycket viktigt att detta bokförs dels för revisions skull och dels för näste som ska tanka.

Plattan - asfalt

Under semestern har Saab AB asfalterat bort den en bit av gräsmattan som fanns nedanför tankanläggningen ut mot SALAIR's platta. Detta medger större manövreringsutrymme vid tankning av 100LL - bra va!!

Ny hangar i drift...

Vår nya hangar är klar!!! Denna kan hyras för 200 Sek per plats & påbörjat dygn. För hyra och tilldelning av plats kontakta Flygchefen.

Så en sista "het" potatis:

Uppmaning rökning!!

Ni som röker- släng inte fimpar hur som helst inom LFK området. Sker det inte ngn förbättring så kommer det att läggas ett rökförbud inom klubbens domäner.

Väl mött klubbkamrater!!

Peter Sjöström, Stationstjänst

LuFF-spalten

Tack alla vädergudar för en otrolig sommar! Jag sitter vid datorn och mina fingrar klibbar nästan fast vid tangenterna... Facit av årets sommar måste erkännas vara något bättre än förra årets då det gäller vädret. I alla fall i vår del av landet. Jag hoppas alla har fått uppleva det vackra vädret i någon trevlig sommarflygning. Det har i alla fall jag! Längsta resan med mitt nyinsköpta I-bevis blev till Guernsey och Le Touquet. Egentligen var det meningen att det skulle bli en LuFF-resa, men eftersom LuFFarna, som för övrigt är studenter, hade fullt upp med sommarjobb m.m. så blev det svårt att skrapa ihop tillräckligt många för att en sådan resa skulle kunna genomföras. Istället blev det en "privat" resa, men ändå otroligt lyckad! Jag hoppas att det blir en LuFF-resa ut i Europa nästa år istället!

Nu börjar höstterminen närma sig med stormsteg... Nolleperioden börjar i mitten av augusti och då ska vi se till att marknadsföra LuFF så mycket som möjligt. Vi har planerat att göra ett gemensamt reklamjippo för både LuFF och LFK under dessa startveckor. Förhoppningsvis tar vi över klubbens Cub till campusområdet. Ganska bra reklampelare tror jag! Det kommer att finnas information om denna reklamdag på vår hemsida (www.studorg.liu.se/luFF) och mail kommer också att skickas till samtliga medlemmar. Hoppas många LuFFare (och även LFKare) kan vara med och hjälpa till på denna dag.

Vår hemsida har också fått sig ett lyft. Från och med nu kommer hemsidan uppdateras kontinuerligt. Besök gärna hemsidan på www.studorg.liu.se/luFF Här ska alltid den färskaste informationen om LuFF finnas.

Vi har varit i kontakt med SECTRA, ett högteknologiskt företag beläget bl.a. i Linköping. De är intresserade av vår verksamhet och har visat sig vara villiga att sponsra oss. Vi håller nu på att diskutera olika aktiviteter i vår verksamhet som skulle behöva ekonomiskt stöd. Har du som LuFF-medlem förslag angående detta får du gärna höra av dig på nedanstående epostadress eller telefonnummer. Ett möte kommer också att anordnas i början av läsåret när vi tar upp just denna sponsorfråga.

Visingsöresan, det första stora mötet/festen för LuFF kommer att äga rum under den andra helgen i september. Tanken är att så många LuFF-medlemmar (inkl. alla nytilkomna) ska åka över till Visingsö under en fredag till lördag, där grillafton och litet beachparty ordnas. Blir vi många kommer vi att behöva flyga flera omgångar för att få dit och hem resenärerna, så detta är ett ypperligt tillfälle att få lite flygtid. Kostnaden kommer ändå inte bli så hög eftersom den lilla ön ligger ganska nära Linköping...

Hoppas alla har blivit utvilade under denna härliga sommar!

Vi ses under läsåret 99/00!

Johan Hammarström

E-post: ordf@luff.studorg.liu.se

LuFF når du på följande sätt:

E-post luff@studorg.liu.se

LuFFs hemsida: www.studorg.liu.se/luff

Telefon: 013 - 12 47 12



OBS! LuFF och LFK genomför ett gemensamt marknadsföringsjippo på högskolan 25 augusti!

Öppet hus på Linköpings Flygklubb

Välkommen till öppet hus på Linköpings Flygklubb lördagen den 4 september

(Reservdag den 5 september)

För att sprida intresset för allmänflyget arrangerar Linköpings Flygklubb öppet hus för allmänheten och klubbmedlemmar. Vår avsikt är att skapa ett årligen återkommande möte för flygintresserade.

På programmet står provlektioner och rundflyg med klubbens flygplan.

Linköpings Segelflygklubb kommer att visa en segelkärra och om möjligt köra rundflyg.

Vi kommer även att gästas av Linköpings Fallskärmflygklubb som kommer att visa sin verksamhet.

Är vädret vänligt kommer uppstigning med varmluftsballong att ske fram mot kvällen.

Vi har också bjudit in ett antal EXPERIMENTAL och VETERANFLYGPLAN att vila ögonen på.

Det kommer även att serveras kaffe, dricka, korv m.m.

Detta är stommen i årets öppet hus.

Vi vill dock ha flera förslag från er medlemmar så ring till mig (Thorleif 013-15 40 24 jobb, 013-15 97 66 bostad eller 070-348 50 71) eller till någon annan i styrelsen.

Det skulle vara roligt om jag fick några samtal från frivilliga som vill hjälpa till med arbetet kring Öppet hus.

Låter inte detta intressant? Tag i så fall med hustru (sambo), barn, vänner m.m. och visa vår fina flygklubb.

Vi börjar 10:00

Varmt välkomna

Thorleif Gustavsson, Klubbverksamheten

Hangarfest

Torsdagen den 23 september 19:00 har vi den årliga hangarfesten, i år hoppas vi på bra väder så vi kan inviga den nya hangaren.

Meny

Som vanligt ärtsoppa med knäckebröd och västerbottenost

Varm punsch

Ostkaka med sylt och grädde

Lista för anmälan kommer att sättas upp på klubben

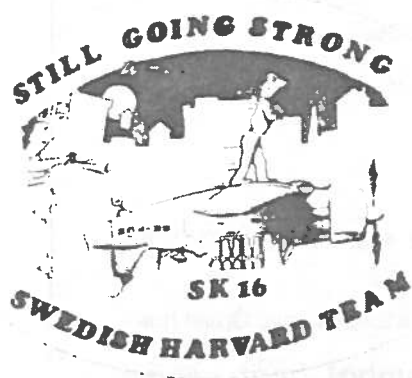
Välkomna

Thorleif Gustavsson, Klubbverksamheten

Björn Löwgrens AT-6

Den 13 juni var det klubbutflykt till Skå-Edeby för att provåka Björn Löwgrens AT-6:or. Fem personer åkte dit i KIT och IFX.

Björn har flera byggnader i ett hörn av fältet. Han har en liten barack samt flera hangarer, och i en av dessa hangarer står hans två AT-6, eller SK16 som de hette i Flygvapnet. Planen var utdragna och sken i solen när vi kom. Vi fick chansen att skärskåda dem i minsta detalj, och de tål en närmare granskning; de är i mycket fint skick.



Innan start fick vi en genomgång av förarkabinen. Man sitter i tandem och eftersom det var första gången med AT-6 för oss alla fick vi åka i baksits. Flyger man in sig på AT-6 för Björn får man sitta fram efter första passet. Kabinen bjuder på en rejäl spak och stora pedaler brett i sär. I baksits tyckte jag att man sitter mycket lågt, sikten framåt är obefintlig, särskilt på marken. Panelen innehåller de vanligaste instrumenten av gammaldags modell, men planet har förstås kompletterats med en modern radio.

Vi fick hjälpa till med startförberedelser som t.ex. runtdragning av propellern. Motorstart sker med hjälp av ett svänghjul som sitter bakom motorn och som varvas upp för att sedan kopplas till motorn och vrida runt den.



Gaute finner sig väl tillrättad. Flyga fick vi dock göra i baksits.



Lars vevar igång svänghjulet inför start med Håkan i baksits.



Thorleif och Håkan drar runt motorn innan start.

Svänghjulet drivs elektriskt, men för att spara batteriet kan man även veva igång hjulet vilket Lars fick prova på. Veven sitter en halv meter bakom propellern, så det gäller att inte trilla framåt...

Därefter fick vi en rejäl duvning i avancerad

flygning. Båda planen var i luften, så flera av oss fick också vara med om tät formationsflygning. De som stod på marken och väntade på sin tur fick en fin flygupervisning och kunde njuta av ljudet.

Vi fick även känna på spakarna. Det kändes att flygplanet är mycket tyngre än våra klubbflygplan. Roderharmonin är dock mycket trevlig fast det krävs mer sidroderanvändning än på våra flygplan för att flyga rent.

Det kostade förstås en slant att provåka Björns dyrgrip, 1200:- för 20-25 minuter. Vill man kan man flyga in sig på dem, vilket flera personer har gjort som insteg till bl.a. Mustang.

Medverkande från LFK var Håkan Börjesson, Thorleif Gustavsson, Lars Östling, Gaute Thomassen och jag själv.

Anders W

Vad var det för flygplan?

Ja, vad var det för flygplan bilden i förra Kontakten föreställde? Det är faktiskt en Bellanca!

Runt 1937 började Guiseppe Bellanca tänka på ett mindre flygplan för privatflygning. Detta arbete, tillsammans med Bellanca Aircraft corp, mynnade ut i modellen 14-7. Den var ett lågvingat tvåsitsigt monoplan, olik den tidens vanliga design med hög vinge och stöttor. Stället var fast, kroppen en rörkonstruktion och vingen med träspryglar; allt var dukklätt. Till detta en 5-cyl. stjärnmotor på 70 hk.

Planet var inte så bra, det hade hög sjunkhastighet i lägre farter, abrupt stall och för låg högsta tillåtna hastighet. För att råda bot på detta konstruerades planet om med bl.a. plywoodklädsel under duken på vingarna, 90 hk motor, infällbart ställ och ett baksäte för en person. En del problem uppstod med luftflödet runt kroppen vilket gav planet olyckliga spinnegenskaper. Detta löstes med extra fenor på stabilisatorns ändar. Detta plan blev modell 14-9 Bellanca Cruisair Junior, planet på bilden. 39 plan byggdes åren 1940-41; planet på bilden byggdes 1940.

Anders W



I nästa nummer av Kontakten tar vi en lite närmare titt på Bellancas historia!

EAA-fly-in på Barkarby



Årets fly-in på Barkarby samlade något färre deltagare än förra året, sannolikt mest beroende på ett envist regnområde över sydvästra Sverige. Fly-inet bjöd dock ändå i vanlig ordning på mycket sevärt, inte bara flygplan av många slag utan även marknadsstånd, föredrag och workshops. I dessa workshops kunde man få lära sig om flygplansbygge i plåt och plast m.m. Ett mycket givande inslag. Sent på söndagen kom Mustangen och Pembroken från Västerås, så det blev en bra chans att se dessa maskiner på nära håll.

Som vanligt arrangerades Staffans navrunda på lördagen och följa-John över Stockholm på söndagen. Staffans navrunda är en lagom svår navigeringssövning i närheten av Barkarby, där det gäller att räkna torn på hus eller öar i sjön vid brytpunkterna etc. Följa-John över Stockholm är en flygning i klunga, ledd av en van Barkarbypilot och är en chans att se Stockholm från ovan utan att behöva prata i radio. Båda dessa rekommenderas starkt att prova på.

Tidvis är trafiken runt Barkarby dessa dagar rätt tuff. Vid ett tillfälle låg två flygplan i vänteläge före oss; på final resp. bas. Vi tvingades också vänta, och bakom oss ytterligare en i vänteläge. Under oss alla passerade en gul Cub. Det gäller att hålla uppsikt, men är man försiktig går det bra!

Flera kända ansikten från LFK kunde ses bland folket. Jag åkte Staffans navrunda med Royne Moringe, samt följa-John med Lasse-i-tornet. Paul Pinato med Eva kom med KMH. Gaute Thomassen och Nino Glad kom med KII. Thorleif var där med sin egen Murphy Renegade. Erik Bratt kom med sin Jodel. Jag såg dock inte Ernst Totland med sin RV-6, men sannolikt var han där också?

Anders W



Paul Pinato var en av flera LFKare på Barkarby.



Pembroken från Västerås var en av många intressanta plan som kunde studeras på nära håll.



Likaledes från Västerås kom Mustangen Gul Kalle.

Rapport från vårfesten

Fredagen den 18 juni hade flygklubben sin årliga vårfest, på menyn stod vinmarinerad kassler (grillad), rökt ytterlår (kallt), korv för barnen, potatissallad och grönsaker. Det rundades av med kaffe och kaka.

Kvällen bjöd på strålande väder och många goda historier berättades, i år hade vi ej levande musik men bra stereo som höjde stämningen. Någon humorist stoppade motorljud från andra världskriget i ljudlådan vilket fick oss att ta betäckning under borden.

På det hela var det en mycket lyckad kväll som vi hoppas får ännu fler deltagare nästa år.

Välkomna år 2000

Thorleif



1949

Följande stod att läsa i Corren år 1949:

"Agaton heter Linköpings Flygklubbs nyaste förvärv. Klubben undersöker möjligheterna för att bedriva yrkesmässig flygning såsom rundflygning, fotografering och reklamflygning. Agaton med beteckningen SE-AGA kan medföra fyra personer och en last om 65 kilo. Dessutom är planet utrustat med sjukbår."

Långresa till nord-Norge

Flyga till:
ALPERNA? RIVIERAN? ALASKA?

Nääe, varför göra det när man kan
flyga till NORD-NORGE????

Det var just det vi tänkte (och lite till) då vi bestämde oss för att flygluffa i Skandinavien. Vi, det är Nino Glad, Gaute Thomasen och den numera invigde Magnus 'Bisse' Ericsson. Efter en del diskussion om strategier, rutt, räckvidd, tid, vikt, bantning och övernattningsar, kom vi oss i väg i SE-KMH.

Två dryga timmes etapper tog oss till Storvik (vid Gävle) och Sundsvall där det regnade och det hela såg rätt mörkt ut, men efter middag tog vi av igen, och lyckan gav oss blå himmel över Pite-havsbad efter mellanlandning i 'Ume'. Natten i 'Lule' bjöd på skön sömn till ackompanjemang av mygg och hangarhundar... Vi hade mer än uppnått dagens mål.

Vädret såg INTE bra ut nästa morgon! "Är det 3 eller 400' i tak?" Det var bara att börja



Martin Helge vill upp. Start bana 07 Fagerhaug (Oppdal).

att vänta, och det visade sig att denna dagen skulle vi nästan inte göra något annat. Dagens mål krävde ca 3 timmar om vi fick väder för att flyga...

Kl 12:13 startar vi från 'Lule' med meteorologens 'löfte' om åtminstone 1000' gnd till Gällivare. Det stämde faktiskt med marginal.

Kl 13:41 startar vi igen, på det som skall bli resans svåraste sträcka. Med 18 minuter kvar till Kiruna och uppgift om tak på 1700' gnd där, dyker det upp allt fler stratus-tussar runt på alla kanter. Vi tar oss fram med teamwork i cockpit, slalomflygning och

marksikt till E-10:an mot Kiruna fortfarande på säkra 1000' gnd.

Kiruna: väntan, väntan, skitväder på Riksgränsen och väntan, dock med mycket god lax i restaurangen. Kl 18:13 start ESNQ, med mottot: "Det är ingen skam att vända!". Faktiskt var inte vädret från Kiruna in till Torneträsk tokigt alls; vi låg tidvis på 3000' gnd över de väl rundade bergen. Torneträsk bjöd inte heller på annat än skön flygning med utsikt mot Lapporten och Sveriges nordligaste golfbana.

I västra ändan av Torneträsk blir naturen mer häftig, bergen något brantare och i vårt

Martin Helge vill ned. Fi

fall molnen lägre. Med ca 600' gnd, men fortfarande god horisontalsikt passerar vi skidanläggningen 'Riksgränsen' och några stratus-tussar dyker upp lite varstans. Vi ser fortfarande inte det berget vi måste se för att kunna ta oss ned i Rombaksfjorden, däremot om vi flyger upp på sidan av och förbi de tussarna där borta skall vi se berget. Ser vi det inte måste vi vända.

Precis där järnvägen tar farväl med E-10:an är vi tvärs av molnen och spänningen stiger i cockpit. Vi blir stumma, tysta och fullständigt tagna av den mäktiga synen som möter oss. Vi ligger på ca 2000' msl på höjd med de flesta fasta punkter i närheten och sjunker ned i en mycket häftig ravin som går 90 grader ned och ut mot Rombaksbotten. Med 1300' msl, saltvatten under oss och norska berg på sidan och högre än oss flyger vi ut Rombaksfjorden och landar några minuter senare på Framneslia i Narvik.

Efter kort paus och 12 minuter ytterligare flygning landar vi på ENEV kl 19:51 och binder fast Martin Helge efter dagens insats.

Några 10'o tals timmar i Gaute's hemtrakter bjuder på midnattssol, sightseeing på marken, havsfiske och färsk fisk till middag. Fullständigt optimalt!



21 Framneslia (Narvik).

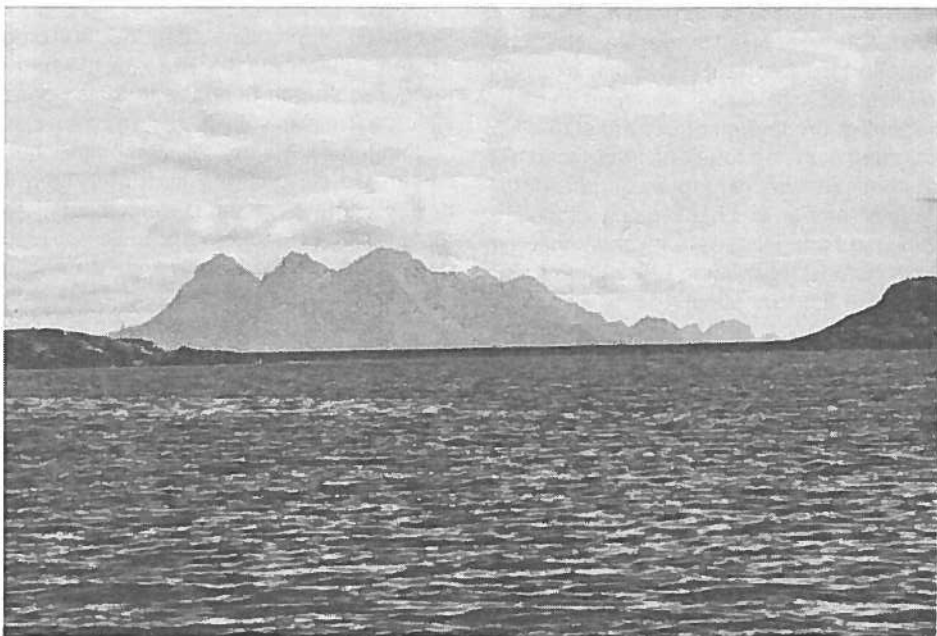
två nätter senare lyfter vi glada och förvänsfulla för att ta oss till Värnes vid Trondheim. Vi försöker beskriva intrycket det ger att få flyga till hjärtat i Lofoten (Svolvær) och sedan glida ner längs med de spetsiga bergen ned Steigen och fjelgelandskysten kan man bara glömma. Det näste upplevas!

Innan Värnes hade vi trevliga småstopp i Bodö och Brønnøysund. Mycket bra bemötande var i allmänhet genomgående på alla flygplatser under resan. Det blev två nätter och guidad rundtur i Trondheim innan vi på nytt lyfte på vägen öderut.

Färdplanerna var inrapporterade redan kvällen förväg när vi steg ut från ENVA och över Trondheim. Vi hade sköna etapper med två längre kapauser framför oss på vägen till Oslo och Gardermoen. Vädet var betydligt bättre än i AVOK och vi tog oss snabbt upp till Fagerhaug (elev 1835' msl) vid Oppdal. Efter kaffe och lite fotosession steg vi ut med 80kt för att hinna upp över de kommande bergen. Efter 28 NM r vi precis över Snöhetta med sina 7248' msl. Vi stiger ytterligare för att ha tillräckligt med öjd för att passera över Galdhøpiggen och sluttstigning som sticker upp 8100'! Det är skönt att på radion få meddela: "Oslo Control, Sierra



Vi flyger högt.



Vi flyger lågt.

Mike Hotel, flight level one hundred, maintaining."...

Middag gör vi på fält-sätt på Frya något norr om Lillehammer. Sedan tittar vi på OS-anläggningen från luften innan vi sätter kursen mot ENGM. På höger bas 19R (right, två parallella banor) får vi klart in som tur tre efter en MD-80 och en B-737 som ligger på respektive lång och kort final. Vid sväng in på final önskar torner att vi skyndar lite då det ligger ytterligare en MD-80 på final bakom oss... 120kt på final går bra det med, och torner tackar för hjälpen.

Kvarstår gör bara två nätter i Oslo med bl.a. besök i Holmenkollen, på Skimuseet, Akershus fästning, Forsvarsmuseet, Aker brygge, sightseeing med båt i inre Oslofjord

och grillning i Vigelandsparken. Oslo visade sig från sin bästa sida och det gjorde inte besöket sämre.

Flygningen Gardermoen - ESSL, med mellanlandning i Karlstad, blev nästan som ett antiklimax efter allt det vi hade sett under veckan, men Martin Helge svek oss inte och kl 16:41 en skön sommareftermiddag satte vi åter ned hjulen på Saab-fältet.

Gaute Thomassen

PS: Ytterligare resultat av intensiv foto-grafering dyker upp på klubben inom kort.

Sommarflygning till Guernsey och Le Touquet

Efter en hel del planerande av en resa till Guernsey blev den till slut av i slutet av juli. Dock fick en av LuFF-piloterna förhinder vilket gjorde att den renodlade LuFF-resan ställdes in. Istället gjordes en resa i privat regi, fast ändå med två LuFF-medlemmar (jag och Ellinor Ekenstahl). Eftersom resan var tänkt som en äkta LuFF-resa kommer det i alla fall här en reseberättelse och information om resan kan också läsas på vår hemsida.

Förberedelser

Lördagseftermiddagen gick åt till att förbereda de sista detaljerna inför vår långresa. Kartor skulle kopieras, vikas och organiseras. Approachkortet skulle gås igenom och packningen skulle vägas en sista gång. På kvällen blev det rengöring av SE-IUD och en kontrollflygning där vi kontrollerade att all utrustning fungerade som den skulle. Mitt I-bevis var klart sedan en vecka tillbaka och jag måste erkänna att det var lite extra pirrigt att min första egna IFR-flygning skulle bli en flygning som denna. Men med en utomordentligt bra lärare som Sture, som hjälpt mig dag som natt för att bli färdig med mitt instrumentbevis, var jag ändå ganska förberedd inför en sån här flygning kände jag. Klockan hann bli ganska mycket innan jag kom hem till lägenheten i Linköping för att få några timmars sömn.



Mellanlandning på Ostende i Belgien.

Ditresan

Det var en tidig söndagsmorgon som vi drog ut den nytvättade karran i den vackra morgonsolen och hoppade in för att börja vår resa. Trots en väldigt blåsig morgon blev flygningen till Malmö till stor belåtenhet. Redan vid inflygningen till Sturup kom I-beviset till användning då molnbasen låg runt 800 fot. En snabb paus på Sturup med tankning och näringspåfyllning och sedan vidare mot Groningen i Holland. Stark motvind gjorde att flygningen tog längre tid än vad vi hoppats och efter dryga tre timmar var vi framme i Holland. Denna flygning kom att präglas av Tysklands tunga molnmassor och ytterligare en instrumentinflygning.

Groningen var ett utomordentligt mellanlandningsställe med välsmakande sortiment i den lilla flygrestaurangen. Rätterna man har att välja på har namn som Citation och Bonanza så man känner verkligen att man har kommit rätt då man tittar i menyn. Efter en timmes lunchpaus var det dags att med fulla tankar taxa ut mot startbanan för att nu sätta kurs mot Ostende i Belgien. Jag glömde förresten att berätta att första tecknet på att man verkligen kommit utomlands var det skyhöga bensinpriset... 10 kronor litern får man vara beredd att lägga ut om man ska ha bränsle i tankarna nere i Västeuropa. Flygningen till Ostende gick i vackert väder och vi fick chans att se många stora städer på vår resväg. Efter ca två timmar var vi på Ostende, som var ett mycket vackert beläget flygfält



Johan klättrar upp för den branta trappan från den underbara sandstranden Petit Port.



Petit port är en underbar strand på Guernseys sydkust.

fär likadant överallt där vi var, d.v.s. runt 150 till 200 svenska kronor. Ett bra tips är att ha ett välkänt betalkort (som t.ex. VISA) i sin plånbok vid långa turer eftersom landningssavgifter etc. ska betalas med respektive valuta. Efter en kort paus på Ostende bar det iväg mot vår slutliga destination Guernsey. Efter två timmars flygning genom trånga luftrum som t.ex. London-control och var vi framme över den lilla paradisen. Inflygningen var enormt vacker över en nästan spegelblank engelsk kanal och en låg kvällssol. Väl nere på Guernseys flygfält möttes vi av servicevänlig personal och billig flygbensin, 4 kronor litern! Men vi är ju vana än så länge... Vi parkerade bland massor av engelska privatflygplan och vi kämpade en stund med att släpa ut betongklumpar till flygplanet så vi kunde förtöja ordentligt. Vindarna på kanalöarna är inte att leka med... Det skulle vi få erfara senare under semestern. När allt var urpackat var det bara att ta sig till terminalbyggnaden. Ett formulär behövdes fyllas i med information om flygplan och passagerare och pass behövdes visas. Glöm inte passet då ni är ute och reser! Den där myten med att pass inte behövs då man åker inom EU är inte riktigt sann tror jag...

Guernsey, en underbar ö!

Hotellet vi bokat var väldigt fint med en äkta brittisk stil och till ett mycket bra pris.

Måndagen gick åt till att utforska den enda och största staden på Guernsey, St Peter Port. Det var en vackert belägen liten hamnstad som till stor del utgjordes av gästhamn för alla de gästande båtar som besökte kanalöarna. Vi gick omkring länge och tittade på de vackra fartygen, men lyckades inte hitta ett enda ifrån Sverige. Faktum var att vi inte träffade någon svensk under hela vår veckolånga resa. Det enda svenska vi såg var ett Skyways SAAB 340 som var



Vad vore semestern utan lite avkoppling?

leasad av ett brittiskt flygbolag för att flyga turister mellan England och Guernsey. Hur som helst var St. Peter port en pärla belägen vid havet med massor av intressant historia att ta del av. Det finns även bra buss-transportmöjligheter på Guernsey så det var inga problem att ta sig runt på ön. Denna dag konstaterade vi också att hyrbilpriserna var låga (ca 250 kronor för en dag). Måltiderna på Guernsey var både goda och billiga. Det spelar inte någon större roll om man åter på ett lyxhotell eller en mindre restaurang, det är lika och gott och billigt vilket som!

På onsdagsmorgonen stod vår beställda hyrbil utanför hotellet. Denna dag fick vi möjlighet att se hela ön tack vare vår bil och det omspannande vägnätet. På eftermiddag-

gen hittade vi också Guernseys pärla (enligt oss). En liten magnifikt belägen strand på den södra delen av ön. Enda sättet att ta sig till stranden är att klättra ner för den branta trappan som slingrar sig nästan hundra meter ner i en grönskande dal. Väl nere i dalen möts man av en ca 300 meter lång och 200 meter bred strand och ett turkost vatten. Det mest häpnadsväckande är ändå på eftermiddagen då floden drar in och begraver hela den vackra stranden under havsytan. Det är en otrolig känsla att beskåda detta fenomen när man står uppe på den höga kusten.

Frankrike

På fredagen blev det tidig frukost på hotellet och sedan ut till flygfältet med allt vårt bagage. På flygplatsen fanns ett briefingrum där all nödvändig information kunde hämtas. Efter mycket diskussion angående möjliga franska destinationer kom vi fram till att Le Touquet på Frankrikes västkust var bäst. Ingen av oss hade någonsin varit där och det var med stor spänning vi satte oss i flygplanet inför resan dit. Vädet på Guernsey var fint vid start, men strax efter vi hade lämnat öns kust kom vi in i den tjocka havsdimman som slingrade sig runt resten av övärlden. Dimman var dock inte så tjock och snart var vi uppe i klart solsken över havet mellan kanalöarna och Frankrike. Vädet på sista delen av sträckan var otroligt vackert och vi fick möjlighet att se många vackra vyer från flygnivå 70 under resan. Väl framme i Le Touquet möttes vi av en typisk fransk atmosfär. Fransmännen var som vanligt väldigt vänliga men bestämda på vilket språk som gällde. Som tur var kunde två av franska någorlunda annars kunde det blivit svårt. Utan att ha bokat hotell eller veta var vi skulle började vi vandra ner längs med de vackra villaområdena i Le Touquet. Vi hade världens tur och hittade billiga och jättefina lägenheter precis utanför centrum. Le Touquet visade sig vara en supermysig, fransk turistort med nästan bara fransktalande turister. Det fanns en enorm strand på ena sidan av centrum och från denna strand följde sedan små mysiga restauranggator och shoppinggator upp in i landet en bit. Vi njöt av en bit god mat och en flaska franskt vin innan vi hann krypa ner i våra sköna sängar.

Efter ytterligare en dag i Frankrike var det dags att börja planera inför hemresan. Det rekommenderas verkligen att man tar reda på möjligheterna för färdplanering och hämtning av väderinformation ett bra tag innan man ska ge sig iväg. Det finns oftast väldigt bra ordnat med sådant även på mindre IFR-flygplatser men det är inte alltid tillvägagångssättet för olika procedurer är lika som i Sverige... Det kan också tilläggas att det inte är helt lätt att ge sig iväg när man



Ellinor och Johan njuter av utsikten från ett av de magnifika hotellen på Guernsey. I bakgrunden skymtar två andra kanalöar vid namn Herm och Sark.

har en enbart fransktalande meteorolog i briefingrummet och ett obemannat öppet (!) torn. Tur att man gjorde planeringen dagen innan...

Hemfärden

Det var både med en känsla av sorg och glädje som strömmade igenom kroppen när vi cyklade ner till flygplatsen tidig söndagsmorgon. Sorgsen över att vår resa och semester snart var över och lycka över att allt varit så otroligt och att vi hade en spännande dag framför oss. Det är ju inte som när man ska hem från charterresan med 300 andra sorgsna resenärer tillsammans i en glödhet trafikfärd. Nej, att flyga privat i Europa är obeskrivligt roligt och behagligt!

Nere på flygplatsen gjorde vi i ordning SE-IUD inför dagens flygresan. Rutor tvättades, och tekniska detaljer gick igenom. Färdplaner ringdes in och väderinformation inhämtades. Denna dag trodde man nästan inte sina ögon då man läste TAFarna för våra destinationsflygplatser... CAVOK, CAVOK och åter CAVOK!

Det var bara att åka! Vi fick uppleva Europa i det särklass vackraste väder jag någonsin sett på en så lång resa! Mellanlandning på Groningen och Malmö för att sedan göra vår slutliga landning på SAAB/Linköping. Vål hemma var vi glada att ha varit med om en sådan otroligt lyckad resa. Vi har massor av minnen kvar och säkerligen blir det fler resor ut i Europa. Det rekommenderas verkligen att pröva på, för er som inte gjort det, att flyga lite längre än bara inom våra egna landsgränser. Ni kommer bli förvånade hur enkelt det egentligen är att färdas längre sträckor till andra länder. Man behöver inte flyga IFR för att göra en sådan resa, VFR duger bra, men räkna i så fall med lite mer oväntade stopp på er färdväg (om inte vädergudarna är med en). VFR-flygningen verkar dominera överallt man kommer, då det gäller privatflyget, så var inte orolig för att VFR-flygning skulle vara mer omständigt än i Sverige.

Har ni frågor angående resan, planering o.s.v. får ni gärna höra av er till mig. Personligen ser jag fram emot nästa sommar och nästa europaresa med privatflyg!

Johan Hammarström

På gång i LFK

Reklamdag för LuFF och LFK på högskolan 25 aug.

Flygday på Bråvalla 29 aug.
Norrköpings flygklubb anordnar flygday.

Gripen 5 30 aug.

Öppet hus 4 sept.
Tag med familj och vänner och visa vår fina flygklubb! Se inbjudan i denna Kontakten.

Gripen 6 11 sept.

Hangarfest 23 sept.
Årtsoppa och punsch i nya hangaren, och mycket flygsnack!

Mörkerträning 18 okt.

Nattugglan 4 25 okt.

Nattugglan 5 8 nov.

Nattugglan 6 22 nov.

Allmänt klubbmöte 24 nov.
Årets allmänna klubbmöte går av stapeln kl. 19:00 i Flygets Hus.

Grattis på födelsedagen önskar

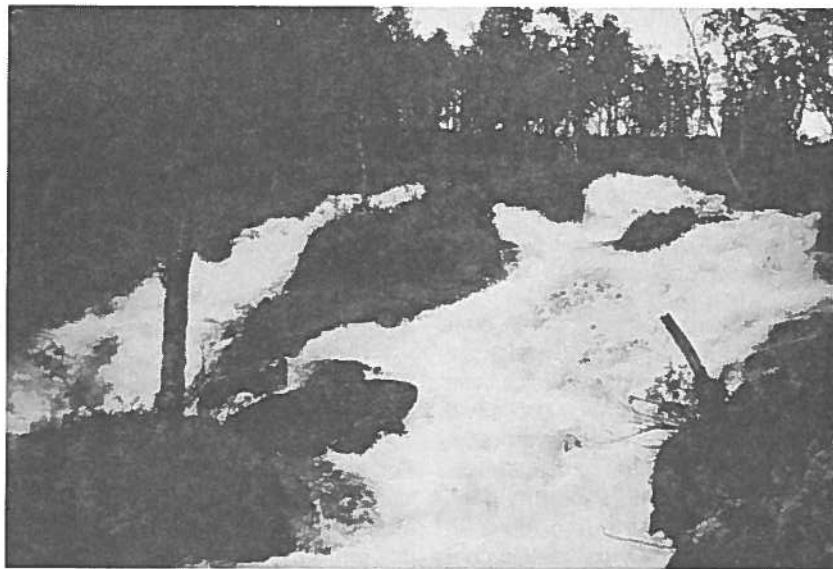
Linköpings Flygklubb

Pande Gogov	40 år	20 juli
Nils Häggqvist	80 år	3 sept.
Anders Gustavsson	30 år	12 sept.
Hans Ginér	60 år	20 sept.
Krister Bergsvik	40 år	5 okt.

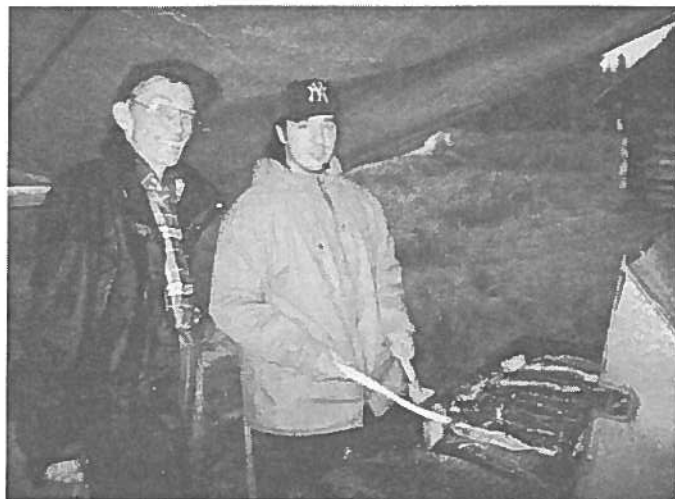
Översvämmat fly-in i Hemavan

Årets fly-in i Hemavan blev tyvärr en besvikelse för arrangörerna, eftersom det dåliga vädret hindrade folk att flyga dit. De dagar vi var där, onsdag - söndag 14-18 juli, sågs endast 6-7 stycken gästande flygplan. Detta betydde dock inte att arrangemangen ställdes in, utan de var både spännande och trevliga!

Vi lyckades nätt och jämt ta oss till fly-inet med KIT. Vi fick flyga mellan och under lager av stora molnsjok och bitvis "on top". Vi visste hela tiden var vi var på kartan, men när det var många moln i vägen var Thorleifs fina stordisplay-GPS till mycket hjälp. Som vanligt hade meteorologen gett en pessimistisk bild av vädret och till och med sagt att VFR var omöjlig - fast vädret blev faktiskt sämre till kvällen. Vi flög via Borlänge och Östersund och det tog (med rejäl medvind) 3,9 flygtimmar upp.



Kvarnbäckens forsar - underbar natur mitt i Hemavan.



Sten Lindgren med medhjälpare grillar sik...

Vi blev väl mottagna på Hemavans fina flygfält av Kjell Berglund, ordförande i Hemavans fjällflygklubb, som mötte oss med en bagagevagn. Vi fick också en genomgång av planerade arrangemang. Mycket bra!

Tyvärr blev vädret ganska dåligt på torsdagen och fredagen men Hemavan

bjöd ändå på upplevelser. Till exempel ger en promenad längs Kvarnbäcken en härlig naturupplevelse med forsande vatten och utsikt över hela dalen. Man kan åka upp på berget med en av skidliftarna och bara gå neråt, om man vill. Thorleif och Ingrid tog en rejäl promenad delvis längs Kungsleden upp på fjället. Ett besök i Hemavans mest framträdande byggnad, "Guldkulan" (vad



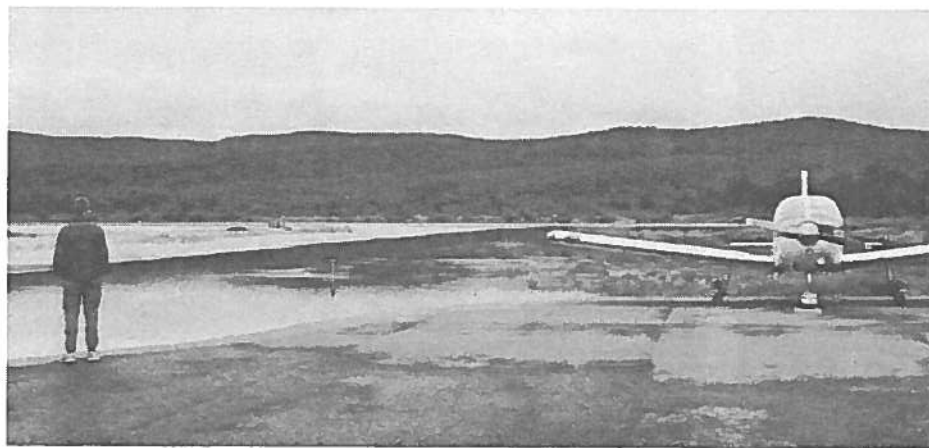
...som vi låter oss väl smaka.

den egentligen heter vet vi inte), och kaféet däri är en god idé. Utsikten och våfflorna med sylt och glass är utsökta.

Arrangemang

Vi deltog på flera av arrangemangen. Först höll Sten Lindgren, van fjällflygare i fjällflygklubben och ägare av en Super Cub på flottörer, en intressant lektion i fjällflygning. Sten berättade bland annat om vad en bra nödpacke bör innehålla. Sten har erfarenhet om detta, eftersom han är ansvarig för fjällräddningen i området. En kirurg berättade om köldskador, och hur man reagerar när man blir för nedkyld. Lektionen avslutades med en praktisk övning i hur man gör upp eld.

En kväll var det grillkväll i en stor kåta som ligger nära flygfältet vid älven. Det blev grillad sik och röding, som Sten hade fiskat. De flesta av fly-inets deltagare var där, och maten och miljön var en upplevelse. Efter maten, när alla tänkte sitta och dra rövarhistorier om flygäventyr, sade plötsligt Kjell och Sten att vi måste åka tillbaka. Eftersom det regnade hade de skjutsat ut deltagarna till kåtan, och på vägen tillbaka

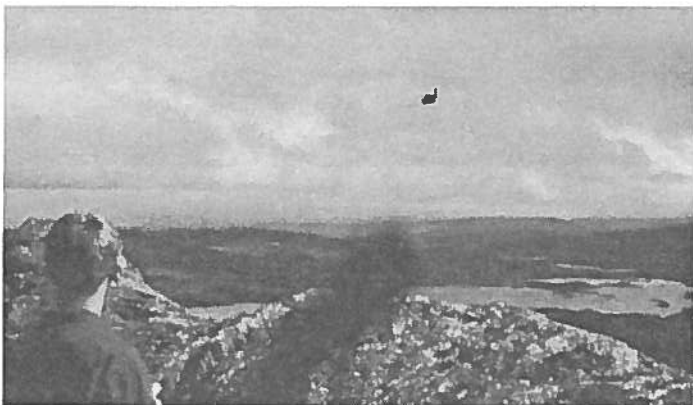


Vattnet stiger - landnings- och taxibanorna är under vatten.

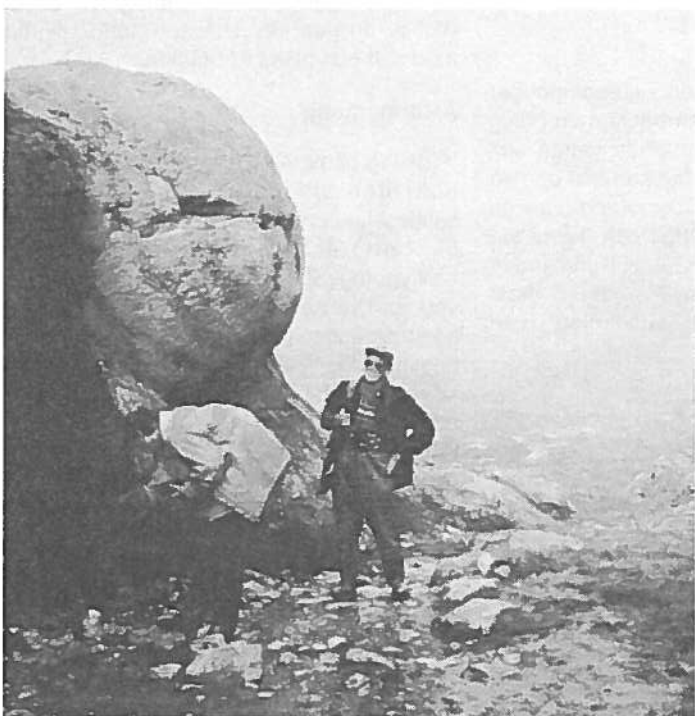
såg vi anledningen till det plötsliga uppbrottet: älven hade stigit så att vägen låg under vatten. Vattnet nådde upp till bilarnas dörrar så det kändes som vi åkte båt.

Nästa dag fortsatte älven att stiga. En av deltagarna som tältade vid sitt sjöflygplan klarade sig nått och jämnt, men tvätten han hängt ut nära tältet fick hämtas med båt. Alla sjöflygare fick fullt upp med att flytta sina plan och göra om förtöjningarna.

Efter ett tag började vattnet forsa in över flygfältet, och taxibanan och delar av parkeringen täcktes av vatten. Vi fick brått att flytta KIT till fältets högsta punkt, bredvid terminalbyggnaden. När vattnet stod som högst var hela banan under vatten, endast terminalen och en fläck där planen trängdes var ovan ytan. Anledningen till översvämningen var att en kraftverksdamm uppströms tvingats nödöppna efter häftiga skyfall.



Pierre Wolf dundrar förbi Atoklinten i sin Lancair.



Samernas offerplats. En sådan knöl måste tyda på stora krafter i berget. Den håller till och med på att spricka! Bäst att hålla sig väl med krafterna!

Bergsklättring

Det mest spännande arrangemanget vi följde med på var en vandring till Atoklinten, en bergsrygg uppe på fjället som varit en helig plats för samerna i området. Sten var guide, och med en minibuss tog han oss till bergets fot. Vi vandrade först på en stig genom skogen, och Sten berättade under tiden allt ifrån vilka blommor vi såg på vägen till hur samer lever. Vi passerade bland annat en stor renskötselinhägnad. Vid trädgränsen övergick skogen till hedmark med bäckar med kristallklart drickbart vatten och fantastisk utsikt. Tyvärr var det mycket moln på den höjden som begränsade upplevelsen något.

För att nå samernas heliga plats fick vi klättra upp på bergsryggen. Sten berättade att samerna här brukade offra något de hade gott om, så vi offrade var sin enkrona samt en plastkikare vi hittade. Strax efter försvann molnen och vädret blev kanonfint. En ren slump - eller?

På toppen av bergsryggen, 1006 möh, i solsken, obegränsad sikt och helt vindstilla fikade vi. Vi hörde flygplanssurr vid horisonten, och vips

fiskade Sten upp en flygradio ur ryggsäcken och ropade att det var fika på Atoklinten! Strax kom Pierre Wolf i sin röda Lancair SE-XOP och flög förbi framför oss. Mäktigt!

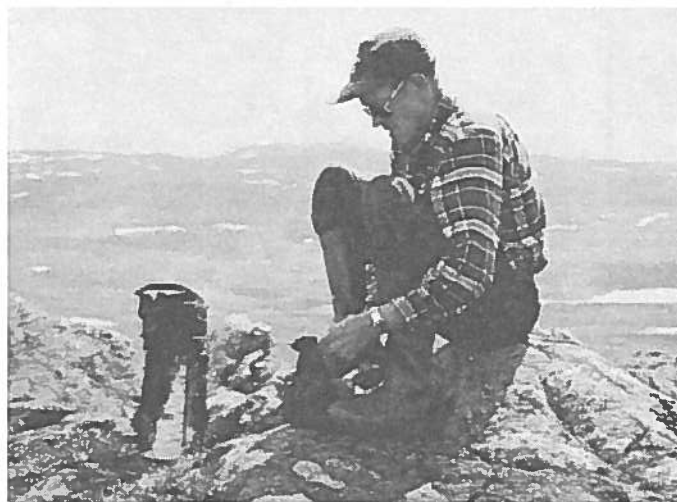
Sista arrangemanget var en avslutningsmiddag i "Guldkulen". God mat, samt prisutdelning efter en tipsrunda. 1:a pris var en veckas gratis boende i Hemavan! 2:a pris, ett signalstift, tog Lars.

Tyvärr gavs bara ett par enstaka tillfällen till korta flygningar. Men strax innan hemfärden - då vattnet sjunkit undan - föreslog Sten en följa-john-flygning runt fjällen. Sten ledde med sin blåa Cub, och vi följde efter. Vi fick se storslagna vyer, renar, kraftverk och ett av kungens sommartillhåll. Sten berättade under tiden på en oanvänd frekvens. Ett mycket bra sätt att få se fjällvärlden!

Hemresan skedde i mycket bättre väder, men eftersom vi inte hade medvind tog den 4,5 flygtimmar c:a.

Trots att det blev lite flygning hade vi en mycket lyckad vistelse med naturupplevelser utöver det vanliga på ett mycket väl genomfört fly-in. Tack Kjell och Sten, vi ses nog igen nästa sommar!

Anders W



Sten kokar kaffe åt oss på toppen av Atoklinten - 1006 m.ö.h!



Vi som åkte till Hemavan var: Lars Östling, Ingrid & Thorleif Gustavsson, Anders Wallerman med KIT

SAFARI-tävlingen 1999

Safari-99 genomfördes planenligt pingstafton den 29 maj. Tretton stycken deltagare hade anmält sig, och alla tretton kom, vilket kändes bra.

Sju stycken var från svenska landslaget och av de övriga bör nämnas den mest avlägsna flygaren, nämligen Bror-Eric Hjulstad från Trondheim. Jag måste medge att det är starkt att komma ända från Trondheim och till Linköping för att tävla. Nåväl, Bror-Eric sade att han i alla fall skulle åka till Sverige under pingsten. Bror-Eric har varit med i Safari tidigare och belade då en tredjeplats.

Pingsten tilldrog sig tydligen annat flygintresse. Ett gäng på LFK hade arrangerat ett reseflyg till Tallinn, och efter vad jag snappat upp ryktesvägen så ska det också ha varit lyckat. Det gjorde dock att vare sig Mats Modorato eller Anders Wallerman kunde delta i Safari'n. Så för LFK:s del så var det bara två deltagare, nämligen Mats Warstedt (tillhör landslaget) och Lars Östling (förhoppningsvis snart tillhör landslaget). Det tycker jag är skräp, skärp er LFK:are och ställ upp!

Eller tog ni ut er på KM? Kom igen nästa år.

Lite problematiskt och pusslande var det också för att flygplanen skulle gå "ihop" inför helgen, men det lyckades lösa sig, tack vare att Sture B. kliade tinningarna två gånger. Det är samma visa varje år, det kommer alltid efteranmälningar sedan anmälningstiden gått ut, och det är jag i och för sig glad för, ty vi vill ju ha så många tävlande som möjligt. För att göra det hela med startlistan lite lättare, så har jag nu börjat sätta in vakantplatser. Den sista blev tillsatt klockan åtta på kvällen innan tävlingsdagen, det var Claes Magnus Johansson från Stockholms Flygklubb som ringde, och tro't eller inte, karlen går och vinner hela tävlingen. Han gjorde en utmärkt prestation, grattis Claes Magnus.

Banan var maximerad dvs 25 st händelser, fördelade på 6 st brytpunkter plus start och mål, 8 st foton och 9 st hemliga duktecken. Ingen hittade alla foton, men alla hemliga dukmål hittades av tre tävlande, däribland Lars Östling, LFK. Bra jobbat, Lars!

Förutom start och mål så fanns det utmed banan fem st tidskontroller. Lite regn på ett ben (förhoppningsvis inte pilotens) bjöds det på under slutet av tävlingen, men det bekymrade inte landslagsfolket. Har man ingen sikt framåt så ser man ju åt sidan, menade man på.

Det är som alla nog förstår mycket jobb med att arrangera en sådan här tävling, inte minst att ordna fram alla tidsfunktionärer. En god vän till mig svarade för tidkontrollen i Rimforsa, och som kuriosa vill jag nämna att när han ringde och meddelade att han var på plats, så hade han glömt att ta med penna. Det löser vi så här sade han, "jag knappar in passertiderna i telefonens minne", och det visade sig ju fungera alldeles utmärkt.

Till slut vill jag innerligt tacka de åtta personer som hjälpte mig på pingstaftonen, så att vi fick en lyckad tävlingsdag. Och så här kommer resultaten, och alla under 1000 prickar. Sven Bohlin åkte hem efter "naven" och deltog alltså ej i landningarna.

Gunnar Franzén

Plac.	St.nr.	Namn	Klubb	Nav.	Span.	Landn.	Summa
1	9	Claes M Johansson	SFK	51	50	42	122,0
2	1	Mats Warstedt	LFK	69	40	149	183,5
3	2	Anders Hellström	SFK	101	60	64	193,0
4	13	Arne Nylén	BFK	103	160	92	309,0
5	12	Bror-Eric Hjulstad	Vaernes FK	357	20	15	384,5
6	3	Johan Nylén	BFK	341	20	134	428,0
7	6	Lars Östling	LFK	309	100	69	443,5
8	8	Mats Olsson	Västerdalarnas	401	230	40	651,0
9	5	Ingemar Brottare	Borlänge FK	399	300	79	738,5
10	10	Henry Lindholm	SFK	573	160	46	756,0
11	7	Bo Rydberg	BFK	372	220	330	757,0
12	11	Harry Johansson	EMFK	435	270	167	788,5
13	4	Sven Bohlin	SFK	211	110	1200	921,0

SM i Dala-Järna 1999

LFK är på gång!

SM i precisionsflygning gick som vanligt av stapeln helgen före midsommar, denna gång på flygfältet i Dala-Järna. Vann gjorde Johan Nylén från Botkyrka FK, men även LFK gjorde en bra tävling och visade en större bredd i toppen än på flera år.

Det är glädjande att förra årets trend med fler deltagare från LFK håller i sig. Vi var fyra anmälda även i år: Mats Modorato på KMH samt Lars Östling, Anders Wallerman och undertecknad på "Kryset". Anders tog sig dessutom till Dalarna i en Safir från Malmen, så det var gott om Linköpingskärnor på plats. Sin vana trogen var Anders sen vid ankomsten; denna gång spärrades dock inte vägen av spikmattor, utan av låga stratus. Laget hejades också på av min son Fredrik, som livligt analyserade allt som skedde.

De två senaste åren har Linköping lagt beslag på priset för bästa debutant genom Lars Östling och Anders Wallerman. Samtliga LFK:are hade dock varit med förr, så vi fick sikta in oss på andra priser. På SM finns följande vandringspriser: Öresundpokalen, Ahrenbergspokalen och Prins Bertils vandringspris till segraren, bästa debutant, bästa oldboy (tävlade över 40 år, vilket är 80% av deltagarna...) samt bästa landare.

Flygarnas himmelrike!

Dala-Järna flygklubb är inte som andra! Åtminstone har de andra förutsättningar än vi andra. Först och främst så har man en 1200 meter lång asfaltbana, som faktiskt lagts så att man startar rakt in över byn och kyrkan. Här finns dock inga klagande grannar eller gnäll om lyxhobby. Flygklubben är hela byns angelägenhet, och de enda påringningar som brukar komma är från bybor som undrar varför det inte flygs mer. Detta märktes också på den välkomnade miljön, där byborna kommer och tar en fika, lokala dagis leker på den välutrustade lekplatsen mm. På anslagstavlan kunde man också läsa att ett av de lokala politiska partierna vid senaste styrelsemötet beslutat att skänka sina arvoden till flygklubben, för att den gör så mycket positivt för orten!!!

"Ingenting är omöjligt..."

SM-helgen var det också "Järna Marknad" i byn. För att inte behöva gå så långt från flygplatsen, valde vi att bo på Dala-Järna Hotell mitt i byn. Detta visade sig dock inte vara så genomtänkt, eftersom vi då bodde mitt i marknadsområdet, med tillhörande tjo och tjim. Vi hade i och för sig första parkett till Gunde Svan och hans "Fångarna på marknaden", men då vi låg vakna halva natten, så kändes det mer som om vi var fångarna. Ingen perfekt uppladdning för ett precisionsflyg-SM...

"Höga berg och djupa dalar"

Dala-Järna ligger endast 1.5 timmes flygning bort, men på den tiden hinner terrängen förändras ganska mycket. Höjderna är så signifikanta att de går att urskilja både på kartan och i verkligheten. Å andra sidan så är det sparsamt med andra referenser i naturen. Sjöar finns det dock ganska gott om, så navigeringen kan i stort läggas upp på vanligt sätt.

Fredagens tävlingsbana hade maximal längd och var lagd både söderut och norrut mot Siljansbygden. Banans längd, den nyckfulla vinden och svårighetsgraden på dukar och foton, gjorde att naven blev utslagsgivande. Bland annat så var ett foto taget mitt i en sjö, med endast tre små stenar synliga...

"Franskt" i topp

Bäst med spaning och tidhållning lyckades Erling Lindholm, som numera är bosatt i Paris och som hade rest hem bara för detta evenemang. Erling har flugit en hel del i Parisområdet och uppenbarligen var det bra träning inför flygningen i Dalaskogarna. Erling kan om något år få konkurrens av sin fru, som hunnit en bra bit på sin flygutbildning. Bra gick det också för ett antal LFK:are, där det blev en särskild tävling i tävlingen mellan Lars Östling på 9:e och Mats Modorato på 10:e plats.

Fortsatt blåsig

Det hade inte mojnats nämnvärt till lördagens landningstävling, så tävlingen var långt ifrån avgjord. Dock höll sig vinden i samma riktning som under torsdagens träning, så varvet kändes hemtamt. Referenspunkter fanns det för övrigt gott om, eftersom det fanns en ava-box utlagd i terrängen. Dala-Järnapiloterna flyger gärna (!) aerobatic, bl.a. med en egen-importerad Zlin. Lars Östling och Mats Modorato (ingen behärskar en PA-28 bättre!) landade säkert och behöll sina placeringar. Undertecknad lade sig dock på en stadig plané också i resultattlistan och slutade femma, efter en avslutande landning som mer var att betrakta som haveri...

Dramatisk avslutning

Inför sista landningen hade Erling drygat ut sitt försprång och hade egentligen bara att defilera hem



Deltagare från LFK fr.v: IFX, Anders Wallerman, Mats Modorato, Mats Warstedt med son Fredrik, Lars Östling, KMH

seger. Men då hände det som inte får hända; Erling var alltför angelägen att landa på nollan, och i sin ambition att göra detta så fick han i stjärtkroken i banan... och så var den dagen förstörd. Så nära har Erling aldrig varit att ta hem sitt första SM. Vann gjorde istället Johan Nylén, som därmed tog *sin* första inteckning i SM-bucklan. Men lugn, det lär bli fler; Johan är just nu den klarast lysande stjärnan på den svenska precisionsflyg-himlen. Johan hade också sin särskilda maskot med på plats; sin sambo Sandrine som han träffade vid EM i Frankrike för två år sedan. Se där vad lite precisionsflygning kan göra!

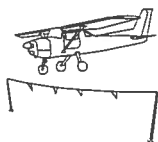
Glädjande för LFK:s del var att vi fick in hela tre piloter bland de tio bästa. Det börjar bli dags att återta tronen från Stockholms FK, som de senaste tjugo åren dominerat sporten. Eller kanske Botkyrka FK har samma ambition? Johan och Arne Nylén hade gott sällskap av Bo Rydberg, som i sin Piper Colt blev bäste debutant och dessutom höll på att vinna landningstävlingen.

Nästa år går SM i Eksjö, så då är det nästan hemmaplan. Helgen före midsommar, var det alltså!

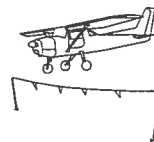
Mats Warstedt

Resultat:

Nr	Namn	Klubb	Nav:	Spaning:	Landning:	Summa:
1	Johan Nylén	Botkyrka FK	45	140	32	201,0
2	Arne Nylén	Botkyrka FK	90	80	114	227,0
3	Claes M Johansson	Stockholms FK	69	100	120	229,0
4	Erling Lindholm	Stockholms FK	84	60	175	231,5
5	Mats Warstedt	Linköpings FK	93	60	204	255,0
9	Lars Östling	Linköpings FK	99	180	175	366,5
10	Mats Modorato	Linköpings FK	147	220	72	403,0
20	Anders Wallerman	Linköpings FK	222	330	356	730,0



Aktuella landningstävlingresultat



GRIPEN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 1999-06-14		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 300/10 kt		Bana: 29	Tävlingsledare: Seve Barth													
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.
3	Mats Modorato	KEN	3		9	-2		8	6		12	5		15	44	1
1	Lars Östling	IFX	-4		28	8		16	5		10	5		15	69	2
4	Anders Wallerman	IFX	-1		7	-20		80	6		12	6		18	117	3
5	Nils-Erik Zander	IFX	3		9	-23		100	17		34	3		9	152	4
2	Per Persson	IFX	25		65	15		30	-22		100	23		65	260	5
7	Mats Warstedt	IFX	7		21	11		22	22	2a	200	8		24	267	6
8	Royne Moring	IFX	16		48	<-25		200	6		12	6		18	278	7
6	Seve Barth	IFX	-4		28	19		38	>45		200	-2		14	280	8
9	Göte Agenhed	IFX	-22		165	-1		4	32		70	-10		70	309	9

