

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 5 2000

Decathlon



Vår Decathlon har kommit! (Sid. 5)

Öppet Hus



Erik Bratt, Leif Pettersson och Bo Ahreemark framför FC Flygklubbs BA11 på LFKs Öppet Hus-dag (sid. 22)

Klubbkvällar



Fredrik Åstrand provar NVG på klubbkväll (sid. 23)

Klubbutflykter



Många deltagare på klubbutflykt till Strömstad (sid. 7)

Feststämning och god mat på KSAKs 100-årsfest (sid. 20)

Fest



Kallelse till allmänt klubbmöte 29 nov. 19:00 i Flygets Hus!

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	4
LuFF-spalten	4
Hon kom som de första solstrålarna...	5
Syltresan	6
Räkfrossa i Strömstad	7
LuFF, Destination Visby	8
På spaning över Östersjön	9
FFK-övning på Bråvalla	10-11

Kallelse till allmänt klubbmöte	12
Tokiga bönders dag	13
Hangarfest med helstekt gris	13
FAI-konferensen	14-21
Öppet Hus på LFK	22
Klubbaktiviteter under FAI-konferensveckan	23
Aktuella landningstävlingresultat	24

...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. 6): 25/11

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 5

Du har just slagit upp förstasidan på en extratjock Kontakten, välfylld tack vare att så mycket har hänt i klubben senaste tiden. Stor plats tar förstås FAI-konferensen, en världshändelse som i år ägde rum här i Linköping, men även årets klubbutflykter m.m. kommer med i detta nummer.

Jag har haft god hjälp av Fred för att skaffa annonsörer till Kontakten. Fred har tyvärr inte så mycket tid över för detta, så jag skulle gärna se att någon annan också kan hjälpa till. Om du är intresserad av detta, kontakta mig!

Missa inte kallelsen till allmänt klubbmöte!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör



Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Henrik Lindberg	30 år	29 okt.
Pierre Gauffin	40 år	31 okt.
Per Fredriksson	30 år	13 nov.
Gunnar Franzén	50 år	15 nov.
Göran Ydreborg	60 år	16 nov.
Fredrik Rickardsson	30 år	13 dec.

Ordförandens spalt



Klubbens Super Decathlon har levererats. Köpet har ju varit ovanligt komplicerat så det är på sin plats att rekapitulera målet.

För drygt ett år sedan beställde Linköpings Flygklubb en fabriksny Super Decathlon. Efter moget övervägande såldes klubbens Saab Safari och MFI 9 till förmån för ett flygplan som för vårt behov skall ge ett bättre utnyttjande av flygplansparken. Flygplanen som såldes är utomordentligt trevliga. Styrelsen ansåg dock att man var tvingad att se över flygplansparken då bägge flygplanen hade för liten flygtid.

Mats Modorato och Gunnar Franzén om hur det var att vara funktionär vid VM i precisionsflygning. En mycket trevlig kväll där det gick att sitta ute trots årstiden. Jag vill passa på och tacka Gert Eriksson och övriga medlemmar som både arrangerat Öppet hus och hangarfesten. Ett stort tack!

Till sist ni har säkert inte missat Östgöta Correspondentens debattartiklar och reportage om flygsäkerheten inom privatflyget. Harri Jalonen, som presenterade sina arbeten på FAI konferensen, hävdar att det är respektive flygförarens attityd till flygsäkerhet och insikt i funktionen av säkerhetsregler som är avgörande för antalet haverier. Inte i första hand förarens flygtid. De allvarliga olyckorna, som orsakar de värsta följderna, har av gemensam faktor olika avsteg från, för de flesta, självklara säkerhetsregler. Svåraste haverierna inträffar i regel när man inte planerar och tankar flygplanet som säkerhetsregeln beskriver eller flugit in i för dåligt väder, under de vädergränser som är angivna och säkra.

I samma ärende så hade Alf-Ingesson-Thoor en debattartikel i Östgöta Correspondenten om H50p programmet (halvering av antalet olyckor inom privatflyget med 50 % inom en tioårsperiod t.o.m. 2008) som enligt honom innehåller "hot, kontroll och bestraffning" som metod för att minska olyckorna. Det som skulle få mest effekt enligt Alf är dock att få oss piloter att flyga mera vilket delvis motverkas av allt högre avgifter bl.a. till Luftfartsverket.

Lars Sundin, projektledare för H50p, svarade med ett inlägg där han ansluter sig till Harri Jalonen:s teorier men anser också i likhet med Alf att aktuell flygtid har betydelse för flygsäkerheten. Han menar vidare att alla inom luftfarten, allmänflyg- organisationer, enskilda klubbar och framförallt flygförarna måste hitta nya angreppssätt för att minska antalet olyckor.

Detta lilla sammandrag gör inte anspråk på att vara ett debattinlägg eller sammanfatta och dra slutsatser på ett korrekt sätt utan syftar endast till att uppmärksamma och försöka intressera medlemmarna av den ständigt pågående och nödvändiga debatten om det för oss alla så viktiga området flygsäkerhet.

Jag vill med detta uppmana samtliga medlemmar att delta i debatten och komma med personliga tips och råd baserat på erfarenheten som syftar till att nå målet att öka flygsäkerheten. Vi är Sveriges största flygklubb och det finns en stor erfarenhetsbank att ta vara på. Skriv gärna några rader till Kontakten eller hör av er till någon i styrelsen på enklaste sätt så kanske vi kan få igång en debatt inom klubben!

Håkan Börjesson

PS! Ni har väl noterat att uppfrysningen av våra flygplan har börjat! Som exempel så har framsätena i KEN fått ny klädsel.

Klubben valde en gammal beprövad konstruktion American Champion Aircraft:s Super Decathlon. Flygplanet är ett av de få i klassen, förmodligen det enda till rimligt pris, som kan användas till avancerad flygning, bogsering av långa reklamsläp samtidigt som det är ett relativt snabbt reseflygplan för två personer. Olyckligtvis så anlände flygplanet i skadat skick under sensommaren 1999 men nu är flygplanet reparerat till nyskick av fabriken.

Den juridiska delen kvarstår att reda ut. Målet är ett skadeståndsmål och gäller vem som skall bekosta reparationen. Det viktiga på kort sikt är dock att vi kommer igång med inflygningarna. Hittills har cirka 40 medlemmar tecknat sig vilket visar att intresset är som väntat mycket stort.

I övrigt har hösten varit mycket aktiv för flygets och klubbens del.

FAI konferensen sista veckan i september var en lyckad tillställning med intressanta föreläsningar och en lyckad bankett där KSAK:s 100 års jubileum firades. Det var ganska många medlemmar som deltog.

En rolig del av konferensen var diplommet som B-17 gänget fick - mycket välförtjänt - för sin renovering av flygplanet.

På lördagen i denna flygets vecka så höll klubben sitt traditionella Öppet hus med förutom klubbens aktiviteter, statisk utställning av just B-17, besök av inbjudna hembyggen, segelflyg, information och visning av materiel för ballongflygning samt fallskärmshoppning. Som vanligt var det utmärkt väder och ett stort intresse för våra hobbyer. Ett stort antal Linköpingsbor, press och delegater från FAI konferensen gästade oss under dagen.

Veckan efter så hölls höstens hangarfest närmare bestämt den 5:e oktober. Förutom att det bjöds på helstekt gris så berättade

Flygchefen har ordet



Häromveckan startade LFK den andra PPL-kursen enligt JAR-FCL, och intresset för grundflygutbildning visade sig vara på topp. Inte mindre än 23 elever går kursen, och vi var tvungna att sätta in en extra bänk i lektionssalen. Tillsammans med ett 40-tal beställda inflygningar på Bellancan och en hel del IFR-skolning, innebär detta att vi har gott om jobb för flyglärarna ett bra tag framöver. Uthyrningen av flygplan är däremot hittills i år drygt 200 tim lägre än förra året. Får vi bara igång flygandet med Bellancan, så rättar nog den siffran till sig också.

På förekommen anledning vill jag påminna om reglerna för flygplatsens "skyddade område". Som bekant ligger flygklubben på militärt skyddsområde, det är därför vi har staket, grindar och fotoförbud. Dock kan vi som klubbmedlemmar röra oss fritt på klubbens platta inklusive gräsyten. Men där bortom finns ännu ett skyddat område ("security area") för den civila flygplatsen, innefattande bl a plattan framför flygterminalen. Gränsen framgår tydligt av en skylt vid dörren till klubbhuset. En söndag eftermiddag, när tornet var öppet, ertappades några klubbmedlemmar med att åka inlines på stora plattan framför terminalen, vilket givetvis är strängt förbjudet och innebär brott mot flera bestämmelser. Vi får inte missbruka det förtroende vi har hos Saab att sköta inpassering och övervakning av vår del av flygplatsens område, resultatet kan bli oönskade restriktioner som skulle kunna inverka negativt på klubb- och flygverksamheten.

På annan plats i Kontakten refereras ett möte om roteflygning, som ett flertal medlemmar verkar vara intresserade av. Även om det inte finns några regler om detta i BCL, så bör vi ha ett system för att säkerställa att roteflygning med klubbens flygplan inte kommer att innebära några ökade risker. Grundregeln är utcheckning med pilot och flyglärare i två flygplan, som turas om att vara rote-etta respektive rote-tvåa, kompletterat med markgenomgång av roteflygningsinstruktion. Utcheckningen noteras i LFK pilotregister. Utcheckningen kan förenklas för de medlemmar som har tidigare väldokumenterad erfarenhet av roteflygning.

För att spara porto har LFK Matrikel inte heller i år skickats ut till medlemmarna per post. Du som inte redan gjort det, hämta Ditt exemplar av Matrikel 2000-2001 på klubben.

Sture B

LuFF-spalten

Äntligen har en ny termin börjat! Inte för att man ska läsa en massa nya, tråkiga(?) kurser, utan för att man får ägna sig åt det man tycker om bäst – nämligen att flyga! Vi LuFFare har under de gångna månaderna varit minst sagt aktiva.

Vi inledde terminen med en sedvanlig utställning på Campus. För att variera det hela hade vi dock två utställningar. Ena dagen med ett segelflygplan från LSFK och den andra dagen med en helikopter från Malmen. Prick 11.35 som utlovat landade en HKP 9 på gräsfältet utanför kårhuset Kårallen. Där stod den under lunchen och lockade många studenter, både till visning av helikoptern och till information om LuFF vid vårt uppställda bord. Vi värvade nya medlemmar och delade ut broschyrer om LuFF, LFK, samt LSFK. Vi blev även inbjudna till ett studiebesök på Malmen som vi självklart tackade ja till!



HKP 9 utanför Kårallen

Efter utställningen bar det av i ilfart till SAAB-fältet. Vi hade stämt träff med Anna Levin med fotograf från Corren för att flyga över till Norrköping för en intervju. Artikeln publicerades i Correns studentbilaga den 12 september och kommer även att finnas att läsa på vår hemsida. Även tidningen Östgöta Studenten har gjort en artikel om LuFF, dock framförallt om segelflyg. Även den kommer att finnas på vår hemsida under "Reportage".

I mitten av september ordnade vi än en gång en kväll med provlektioner för studenter. Det var mycket uppskattat och det går nu inte mindre än fyra studenter på den teorikurs som just börjat!!!

Två stycken LuFF-resor har vi än så länge hunnit med. När högtrycket låg över Skandinavien veckorna 37-39 åkte vi till Visby ena helgen och Visingsö helgen därpå. Reportaget från Visby finns att läsa längre fram i detta nummer av Kontakten. Alla våra reportage finns även på vår hemsida, där med flera färgbilder.

Efter de båda resorna hade vi ett föreningsmöte där vi bl.a. planerade kommande resor och studiebesök. Sista helgen i oktober ska vi t.ex. flyga till Hannover för att besöka världsutställningen Expo 2000. Vi kommer även att göra en skidresa i början av nästa år. Kanske kommer vi iväg till Hemavan denna gång?

I LuFF har vi sedan en tid tillbaka något som vi kallar för "Stockholmslistan". Det är en maillista för folk som brukar åka till Stockholm vissa helger. För att slippa ta tåget eller Skyways till Arlanda flyger vi PA28 till Bromma eller Barkarby! Om du vill vara med på listan, ring eller maila!

Som jag sa, vi har varit aktiva under de knappt två månader som terminen varit. Och det är något vi ämnar fortsätta med!

Vi ses på klubben!

Daniel Hoffmann

Vice ordförande LuFF

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

Hemsida: www.studorg.liu.se/luff/

Telefon: 013-27 40 03.



Tidigt på morgonen tisdagen den 26 september lösgjorde sig en långtradare från morgondimman och rullade in på planen utanför LFFKs hangarer.



"Hon kom som de första solstrålarna en sommarmorgon..."

Vårn dåvarande "ALU" Christer frågade mig för 7 veckor sedan när "Biancan" kommer. "Super Decathlon" heter det, sa jag. När den kommer vet jag ej....

Jag tycker att Bianca är ett passande namn på vårn amerikanska skönhet, så får det bli, basta.

Då har vårn mycket efterlängtade Super Decathlon "LCU" tillsist kommit för att stanna. Efter att ha konstaterat att kärran varit surrad på ett proffsigt sätt och inga transportskador uppkommit kunde Thor och Håkan B plus medhjälpare börja på och "sko" flygplanet så att det kunde rullas till tillsynshangaren för en komplett montering. Nu står hon där i sin fulla



Planet var mycket väl surrat. Notera ställningen som håller fast vingarna

prakt och bara väntar på att få komma i luften och det ska hon så småningom.

Fredagen den 13:e var "luftis" här och



Per, Thor, Jörgen och Håkan kontrollerar medföljande papper

inspekterade Bianca. Slutresultatet blev att det fattades ett eller några papper på reparationerna som gjorts på fabriken samt på propellern. Dessa dokument har säkert anlänt klubben när du läser detta, kanske har du påbörjat din inflygning redan?

Då Bianca ska kunna mörkerflygas behövs komplettering göras av utrustningen då de amerikanska reglerna och de svenska inte harmoniserar riktigt. Hans och Thor har bland annat installerat en "LO VOLT" varningslampa och håller på att installera ett alternativt statiskt system på kärran. Så bara pappren kommer så är hon redo att flygas.

Bianca är förutom att hon har sporre, vilket ni säkert sett också utrustad med ställbar propeller samt insprutningsmotor. Dessa två system kommer att vara nya för en del medans ni som har flugit till exempel MFI 15 känner igen handhavandet. Inflygningarna kommer igång så fort den blir godkänd.

Listan som sitter på klubben känner ni säkert också till, speciellt ni som står på den undre halvan!!!!. Ha förtrostan.

Man kan säga att en fast propeller motsvarar en enväxlad cykel och en ställbar motsvarar en femväxlad sådan. Vilken skulle du vilja sitta på i en brant uppförsbacke. Man kan justera så att propellern tar tunna skivor i luften

"lågväxel i uppförsbacke" medans vi kan välja "tjocka skivor" när vi ligger i planflykt, "femmans växel på motorvägen". Tänk på stackars Bianca som ska bära en välgödd flyglärare plus elev till säker höjd, Pust.

Man kan på omställbara propellar inom vissa gränser ställa om bladvinkeln och med hjälp av en "governor" som känner av hastigheten på propellern bibehålla det valda

varvtalet. Vikter som sitter på propellerroten verkar för att öka bladens vinkel, "tjocka skivor", mer motstånd som i sin tur ger lägre varv. Oljetryck används



Montering av vingarna

för att motverka vikterna, vilket ökar varvtalet. Var jämvikten mellan vikterna och oljetrycket skall uppnås väljer du genom att spänna fjädern med hjälp av propellerreglaget som relaterar till ett varvtal på varvtalsmätaren. Tänk så här: Vi ligger på xxxx fot med effekt och varvtal valt. Sänker vi nu nosen "farten ökar", propellervarvtalet ökar. Detta känner vårn "governor" av och släpper lite på oljetrycket så att vikterna kan vrida upp bladvinkeln och på så vis bibehålla vårt valda varvtal. Höjer vi nu nosen: Farten går ner "belastningen" på propellern ökar, varvtalet går ner. Vårn "guvernör" känner detta och med hjälp av ökat oljetryck vrider mot minskad bladvinkel vilket minskar "belastningen" och vartalet bibehålls. Tjussigt va! Vi kan alltså dra ner på varvet men öka bladvinkeln så att propellern tar mer luft per varv och på så vis hålla en högre marschhastighet och bullra mindre.

För att mäta/ställa hur mycket bränsle/luft blandning "effekt" som vi pytsar in till motorer med omställbara propellar använder vi något som kallas "ingastryck". Ingastrycket mäts i insugningsröret efter gasspjället och mäts i "Tum". På engelska heter det Manifold Pressure "MP" och läses på en

(Forts. på nästa sida)

Klubbutflykt

Syltresan

Durch luften, für nöjes skull, gegen sylt, ohne hemlängtan, um lunchtid på fredagen startade vi.

Vi fick damma av skoltyskan för att göra oss förstådda i tyskarnas semesterparadis, nordsjön Sylt. Flygresan gjordes efter raka trackar med landning i Ängelholm på vägen ner och på Sturup och Växjö på vägen hem. Eftersom vi var tre personer i varje plan (IUD och KIT) tankade vi bara standard och fyllde på i Ängelholm, Sylt och Malmö. Vi hade tur med vädret. Ett par fronter drog förbi från sydväst till nordost men när vi var i luften så var alltid vädret utmärkt. Även på plats fick vi en generös sol.

Efter fyra timmar i luften klämde vi oss ner mellan markstinna Tyskar. Sylt har en utmärkt flygplats med tre långa korslagda asfaltsbanor. Flygplatsen ligger nära centralortens centrum dit man lätt går på en halvtimme. Där fanns gott om vråkiga mercedes, porschar och BMW cab. Rejåla sommarhus med välansade trädgårdar sköttes förmodligen av lokalbefolkningen under vintern. Ön är förbunden med fastlandet med en smal sandbro som endast rymmer ett järnvägsspår. Vill man ha med sig bilen så åker man upp på speciella vagnar eller tar färjan.

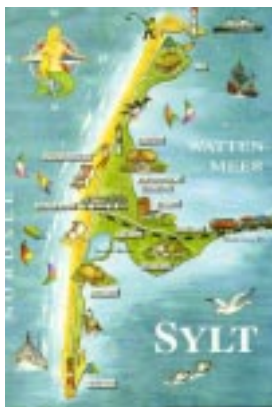
Vi hade i förväg fått tag på en broschyr över Sylt med en förteckning över hotel. Vi bokade in oss i privathus. Haus Cafe Orth och Haus Senja hade dubbelrum för ca 120 mark natten. Privathus kan vi rekommendera eftersom de är mysiga och relativt billiga. Personalen är också mycket trevlig. Den varma frukosten på Haus Orth var god men kostade 30 mark.

Fredagskvällen inleddes med en weissbier på Cafe Orth. Det tyska sinnet för ordning gjorde dock att vi fick en mindre utskällning av servitrisen när vi flyttade några av cafeets bord för att alla skulle få plats. Restaurangen Mediterano på Keitumer Chaussee 5 blev vårt val för middagen. Där kan rekommenderas schnitzlarna, den speciella pannfisk och det goda vita sydafrikanska vinet.

På lördagen hyrde vi cyklar vid stationen för 10 mark. Vi cyklade till öns norra ände till orten List. Naturen präglas av sanddyner som är mer eller mindre täckta av ljunghedar. På vägen passerade vi den plats där uthållighetsrekordet för segelflygning sattes. Rekordet lyder på 24 timmar och noterades 1937. Vi besökte även en biodlare där vi provade den färska ljunghonungen. På kvällen gick vi till Bitburger Stuben och pustade ut med mer öl, schnitzlar och pannfisk.



Här flyttas bord på House Cafe Orth till servitrisens stora bekymmer.



Utmärkta sandstränder för hangflygning och nakenbad. På bilden kan man ana tyskarnas lustiga solstolar! Flygfältet ligger uppe till höger.



Hela gruppen samlad framför minnesmärket för uthållighetsrekordet i hangflygning. Från vänster Ernst Persson, Peter Purin, Gert Eriksson, Louise Börjesson, Iver Hansen och Håkan Börjesson.

Innan avfärd på söndagen betalade vi landningsavgiften på 70 mark per flygplan. Tyskarna hade UD och IT i sina register och kunde där se att UD har en bättre ljuddämpning är IT och alltså skulle betala 10 mark mindre i landningsavgift. Som sagt, tyskarna har en fantastisk ordning. De vet nog mer om våra plan än vad vi gör! På det hela taget var det en lyckad resa med trevliga reskamrater, bra väder och god mat.

Text & foto: **Peter Purin**

(Forts. "Hon kom som de...")

Manifoldpressure gauge "mätare". MP värdet är mellan ~8 tum till ~30 tum på fullgas. På fullgas kan trycket aldrig överstiga omgivande lufttrycket om du inte har kompressor eller turbomatning.

Bränsleinsprutningen betyder att vi styr tillförseln av bränsle lite annorlunda jämfört med förgasarmotorer. Man mäter här luftmängden som sugas in i motorn och låter den styra bränslemängden med hjälp av en bränsleregulator. Tryckskillnaden i spjällhuset mellan totala och statiska trycket används för att styra en ventil som justerar bränslemängden.

"Spjällhuset" är helt enkelt i luftintaget. En bränslefördelare leder bränslet till cylindrarnas insprutningsmunstycken. Snapsning sker med hjälp av reservbränslepumpen och mängden regleras med blandningreglaget. Vi har heller ingen "förgasarvärmning", vi har ju ingen förgasare! Istället har vi ett alternativt luftintag ifall ordinarie luft(filter)intag skulle isa igen.

Detta är en generell beskrivning och vi kommer att titta på Biancas system under den tekniska genomgången. Vikt kommer att läggas på startförfarandet, både varm och kall motor där förfarandet är lite annorlunda jämfört med förgasarmotorer.

Eftersom vi använder motorns olja/tryck till propelleromställningen så är det viktigt att ha varm temperatur på oljan så att inte våran "guvernör" uppför sig konstigt. För att kontrollera detta gör man en kontroll vid motoruppkörning.

Vi kommer snart att bestämma vilka datum som tekniska kursen kommer att vara på, så håll utkik där listan nu sitter. Ta gärna och sitt en tjugo minuter sådär i Bianca, nu när den står i hangaren så att du får lite reglagekännedom.

Text: "killen i baksätet", **Jörgen**
Foto: **Anders W och Ernst Persson**

Räkfrossa i Strömstad

Resan var från början tänkt att gå av stapeln sista helgen i maj, men lika dåligt som vädret var då, lika vackert var det helgen då resan blev av. Den 26:e augusti kom den första högsommarvärmerna sedan mitten av maj. Vindstilla, klar luft och molnfritt, kort sagt - perfekt.

15 morgonpigga resenärer samlas tidigt vid flygklubben för att flyga till Strömstad. Strax efter 8 lyfter fyra flygplan med kaptenerna Purin, Modorato, Börjesson, Andersson vid spakarna.

Färden går västerut över östgötaslätten. Strax passerar vi Vadstena och glider ut över Vätterns blanka spegel. Redan nu kan Kinnekulles topp skönjas i horisonten. Vi skiftar till Malmö kontroll och erhåller färdtillstånd till Strömstad via Läckö slott. När siste man i vårt gäng upprepat samma destination undrar en nyfiken flygare på frekvensen varför Strömstad är så populärt idag. Är det manne fly-in på gång? Vi upplyser honom om att det är ett gäng räksugna LFK:are på utflykt till Västkusten.

Innan landning gör vi en avstickare för att ta en närmare titt på Kosteröarna från luften. Vi ser fram emot att få besöka dem sjövägen. Omgivningen kring Strömstads gräsfält Näsinga är ganska höglänt med Östgötars mått mått, men fältet är jämnt och relativt långt.

Samtliga tar mark, vissa två gånger enligt ryktet. Vi träffar den trevliga och sympatiska mannen Fredriksson som hjälper oss med tankning och glass. Annars är fältet mestadels belamrat av norska segelflygguttar. Medlemmarna i Strömstads segelflygklubb består nämligen till större delen av norrmän. Torleif fastnar vid "taxi, var god dröj", men lyckas till slut få tag på en liten buss lagom för 15. Efter ca två mils resa är vi framme vid vandrarhemmet "Crusellska hemmet" där de flesta av oss bor. Klockan är nu runt 12 och vandrarhemmet öppnar vid 5. All packning stuvas därför in på hotellrummet på "Krabban" där kapten Modorato med sällskap tagit in.

Nu ska vi se Strömstad. Och framför allt ÅTA Strömstad. Att hummern ännu inte är lovlig hade vi redan informerats om, men krabbor, havskräftor och räkor fanns det gott om. Killen på skaldjurscafeet vid hamnen är dock inte van vid att det kom-



mer besökare i stora grupper, vilket gör att några av oss går till konkurrenten och köper räkor och bröd i påse. Solen strålar, trutarna gör närmanden och vi matar dem med räkskallar. Efter denna mycket goda och rika lunch tar vi en långpromenad på ca 200 meter till konditoriet och äter bakelser.

Affärerna är stängda, men på orten råder årets marknad där strumpor verkar vara det bästa inköpet. Man kan inte vandra runt mållöst i Strömstad under hur många timmar som helst, därför hamnar de flesta av oss på olika pubar. Några av oss föredrar återigen bakelser. Så småningom öppnar Crusellska hemmet för oss och vi kan checka in för en stunds vila innan kvällens begivenheter.

Kvällen tillbringas på restaurang "Skagerack" där goda och näringsriktiga läckerheter från havet avnjuts. Några av oss drar sedan vidare till Nettans nattklubb med disco, styrdans och Black Jack natten lång.

På söndagsmorgonen tar vi färjan till Kosteröarna. Större delen av sällskapet kliver av på Nordkoster medan en mindre skara väljer att åka till Sydoster direkt för en cykeltur runt ön. Vi på Nordkoster

(Forts. på nästa sida)

Nyfångade skaldjur.
Underbart gott!



Mot Kosteröarna



Naturvårdare...



LuFF, Destination VISBY

Klockan 08:00 är det samling på LFK för piloter i LuFF som ska flyga till Visby. Starten är beräknad till 09:00. Fyra flygmaskiner startar i tät följd från SAAB-fältet: SE-IRZ, SE-IUD, SE-KII och SE-KEN. Det första flygplanet är en inlånad tvåmotor från Norrköping och de tre efterföljande tillhör LFK. Vid första kontakten med Östgöta kontroll lämnar KII och KEN båda starttiden 24 (09:24 lokal tid). Vems klocka går fel – eller var det en rotestart?

Det blåser kraftigt ifrån öster så Cadeterna kommer inte över 100 knop ground speed på hela vägen mot Gotland. Men det gör inte så mycket, det är strålande väder och vi ska ju ändå hem på eftermiddagen och förmodligen hinner vinden inte ändra sig något nämnvärt. Efter 1h och 6 min sätter KII hjulen på Visbys bana 21. När hela gruppen, 17 personer, är samlad på Visbyfältet så beställer vi taxi för färd till centrum. En taxi från terminalen till Österport kostar mellan 70 och 80 kronor. Det tog lite tid för Visby taxi att mobilisera taxibilar för 17 personer men till slut samlas vi alla framför Visbys huvudport, den som ansluter till huvudgatan utanför ringmuren, nämligen Österport. Det är strålande väder och vi passar på att ta gruppfoto utanför ringmuren innan vi går in för att äta. Efter fotot delas gruppen upp i mindre

grupper som söker sig in till Visbys mysiga restauranger. Det märks att det börjar bli höst; inte av vädret att döma men av folktomheten. Vi som har varit i Visby under sommarmånaderna undrar om det verkligen är samma stad vi kommit till. Men Visby är inte mindre vackert vid den här årstiden utan snarare tvärt om och man slipper trängas på de redan smala Visbygatorna. Efter en god middag så är det bara att vandra runt och njuta. En tur ner till hamnen och utmed kusten är ett måste denna härliga dag.

Efter några slappa soltimmar är det samlingsdags utanför Österport igen. Denna gång blir det inte samma problem med taxi eftersom taxistationen ligger vid Österport. Taxichauffören berättar att Gotland har mellan 57 och 58 000 bofasta invånare varav ca 27 000 av dessa bor i Visby. Fast under sommarmånaderna kan det vara upp mot miljonen invånare på ön.

Färdplanen är redan lämnad när vi kommer till flygplatsen så det är bara att



packa in och dra i väg. Efter en sån här dag är det svårt att slita sig från Visby och Gotland så ett par varv över stan innan vi sätter kurs mot Linköping igen går inte att motstå. Ska man flyga över innerstan så är det 2000 fot som gäller men varför inte ligga precis utanför innerstan, den är ju inte så stor, på lägre höjd. Efter två varv är alla i KII nöjda och styr som första flygplan i gruppen mot Linköping. Uppe på flygnivå 80 blåser det bra och vinden har som vi gissade inte hunnit ändra riktning. Med den goda vinden går det undan hem, 135 knop i ground speed och det dröjer inte länge förrän KII sätter hjulen i bana 11 efter att ha gjort cirkling från bana 29. Strax därefter droppar fler flygplan ner på bana 11 och dagen kan bara sammanfattas som en mycket lyckad LuFF resa.

Text: **Johan Mårtensson**, Foto: **Daniel Hoffmann**

(Forts. Räkfrossa i Strömstad)

hoppas sen på färjan igen som tar oss över det 50 meter breda sundet till Sydkoster. Där intar vi snabbt skaldjurscaféet i hamnen och väntar. Och väntar. Det vi väntade på var utomordentligt gott, men tiden gick och vi hade en båt-tid för retur Strömstad att passa. Aldrig har väl en kladdkaka intagits snabbare än vad Gert lyckades med!

Väl samlade och ombord på färjan var allt frid och fröjd igen. Glada och röda om nosarna återvänder vi till Strömstad. Bussen hämtar oss som avtalat vid hamnen, bagaget lastas in och snart är vi tillbaka på Näsinge igen.

Flygturen hem svarar kaptenerna Östling, Eriksson, Gustafsson och Fredriksson för. Hemfärden går över norra delen av Väner och dess skärgård samt norr om



Vilopaus på Nordkoster

Vättern. Vädret är även nu på vår sida och bidrar till att hela helgens resa blev en enda lång njutning!

Numera finns full förståelse för att Väst-kustborna inte gärna flyttar därifrån.

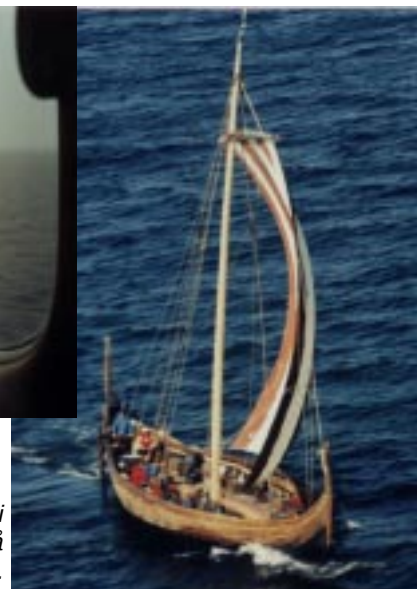
Text och foto: **Kristina Kjellquist**



Spaning med SE-ICV



Lågsniff för identifiering av en lastbåt



Vid spaningsflygningen i maj siktade vi ett vikingaskepp med kurs på Gotland...

På spaning över Östersjön

- Våra testflygningar med havsövervakning under 2000 verkar ha utfallit till belåtenhet. Det innebär att vi kan hoppas på en väsentlig ökning kommande säsong.

Det säger Rune Carlsson, chef för FFK, Frivilliga Flygkåren, i Östergötland.

Det är FFK som hyr flygplan från flygklubbarna i Linköping och Norrköping för havsövervakningen. Ett spaningspass i månaden har genomförts sedan i våras, totalt blir det åtta pass.

Pilot och spanare flyger vanligen med klubbarnas PA 28-or, som anses ha bäst prestanda och egenskaper för uppdraget.

Det är FFK centralt som med Marinkommando Ost som samarbetspartner, uppdragsgivare som genomför den här typen av havsövervakning längs de svenska kusterna.

Övervakningen förekommer i varierande grad på både ostkusten och västkusten. Framförallt är det FFK på Gotland tillsammans med Visbys flygklubb som hittills gjort det tyngsta jobbet. Där patrullerar man dagligen runt Gotland under sommarhalvåret.

Även om det är militären och kustbevakningen som ansvarar för övervakningen så är det numera mest civila uppgifter som är viktigast för patrullflygningarna.

Sjösäkerheten är naturligtvis det viktigaste. Flygpatrullerna kan göra mycket nytta för både den kommersiella sjöfarten liksom för den växande flottan av fritidsbåtar. Även fisket håller man ett öga på.

Att upptäcka och identifiera miljöfaror

som oljeutsläpp är en annan viktig uppgift.

I dessa uppgifter samverkar flygövervakarna med samhällets räddningstjänst. Exempelvis sjöräddning, brandkår och polis. Flygövervakningen rapporterar alla fartyg och större fritidsbåtar som observeras under patrullrundan. Patrullplanet ligger vanligen på ett par tusen fot över havet. Men för att identifiera fartygen går man ner till som lägst 50 meter över havsytan. De aktuella piloterna har särskild utbildning för lågflygning.

Fartygen fotograferas, man noterar namn och nationalitet, positionen bestäms liksom kurs och fart. Uppe på höjd igen etableras åter radiokontakt med marinen som får en rapport om observationen.

De östgötska patrullflygarna har patrullerat ett havsområde mellan fyren

Gustaf Dalén i norr ner till ungefär i höjd med Västervik. Flygningen är radarledd från Marinkommando Ost, dit man också rapporterar sina fartygs- och andra observationer.

Varje flygrunda tar normalt drygt ett par timmar, om inget oväntat inträffar. Före flygningen kontrolleras att räddningshelikoptern i Visby eller Berga finns tillgänglig.

Piloterna har dessutom räddningsutbildning. Man flyger i särskild räddningsdräkt, har givetvis flytväst samt räddningsflotte ombord.

Tre piloter från respektive flygklubb har deltagit i sommarens testflygningar. Från NAFK är det Ove Jonsson, Carl Olsson samt Sture Moll. Linköpings flygklubb har deltagit med Mats Modorato, Erling Balsnes samt Lars Östling.

Text: Anders Witt

Foto: Anders Witt och Mats Modorato



Några av piloterna: Ove Jonsson, Erling Balsnes, Mats Modorato



Två av de fyra flygplan som användes i övningen

FFK-övning på Bråvalla

Helgen 9-10 september hölls en FFK-samverkansövning på Bråvalla. Två rotar från LFFK medverkade och övade bl.a. samverkan med sjöräddningen.

Två rotar från Linköping och två från Norrköping samlades vid 8-tiden på lördagen på Bråvalla för genomgång. Rune Carlsson hade för helgen planerat övningar tillsammans med FRO, Frivilliga Radioorganisationen, och Sjøräddningen. Övningarna gick ut på att i samverkan med Sjøräddningen lokalisera utplacerade "nödstillda".

Övningen gästades även av Glenn Bergman från FFK-W i Dalarna som visade utrustning för videolänk. Utrustningen ger möjlighet att sända bilder från en videokamera ombord direkt till marken. Utrustningen demonstrerades även för vår landshövding Björn Eriksson, som var på besök.

På lördagkvällen ställdes FFKs mobila banbelysning ut på banan för mörkerlandningsövningar. Övningarna fick en extra krydda då vädret under hela helgen var rejält blåsig.

Även under söndagen utfördes samverkansövningar. Söndagen avslutades med en genomgång där det konstaterades att många uppdrag lösts med gott resultat, och att deltagarna fått värdefull träning.

I länet finns tre FFK-grupper. Utöver Cf-gruppen som genomförde denna övning har Linköpings- och Norrköpings Md-grupper också haft övningar. Referat från dessa kommer i senare nummer.

Text & foto: Anders W

Innan uppdraget måste flygkartan och sjökorten prepareras. Detta gör Bengt Bergholm överst, och Krister Fersan och Björn Johansson nederst inför sina uppdrag.



Deltagare från Linköping

Övningsuppdrag

Kl 14:30 får rote 3 ett övningsuppdrag att eftersöka en haverist i kustbandet utanför Arkösund. En halvtimme senare, kl 15:00, förväntas flygplanet vara i luften. Rotechefen avdelar omedelbart en pilot och en navigatör för uppdraget. Med på uppdraget är också en person från Frivilliga Radioorganisationen (FRO) som hanterar VHF sjöradio och räddningsverkets radio B96.

Efter en snabb preparering av flygkartan och sjökortet samt väderbriefing startar uppdraget bana 24 på Bråvalla och svänger höger på kurs 090 grader. Vädret i området är strålande om än mycket blåsigt. Sol från klarblå himmel samt västlig vind med byar upp till 30 knop. Utflygningen till sökområdet utförs som lågflygning. Färdlinjen går utmed Bråvikens norra strand i höjd med Vildmarkshotellet och strax under djurparken i Kolmården. Vid Kvarsebo bryter färdlinjen av mot sydost på kurs 133 grader förbi Mauritsberg slott vidare mot Arkösund. Marvikenverkets skorstenar avtecknar sig tydligt mot den klarblå himlen. Flyghöjden över hav är 150 fot, något högre vid passage över öar och uddar. Lågflygning får endast utföras av piloter som innehar lågflygtillstånd och en gällande lågflygorder.

Cirka fem minuter före inträde i sökområdet erhåller radiooperatören från FRO mer detaljerade uppgifter om uppdragets art från sjöräddningen. En fritidsbåt har, i hög fart, kört upp på land strax nordväst om Södra Mosskär som ligger ca tre nautiska mil norr om Arkö. Sökområdet anges till ruta två och tre i en rutnät på en mall som flygplanbesättningen tidigare fått utbildning på. Geografiskt är sökområdet 4x2 km stort.

När flygplanet strax därefter kommer fram till sökområdet tas kontakt, både visuellt och per radio, med en polisbåt som också deltar i övningen. Eftersöket utförs mestadels på 500 - 700 fot. En flyghöjd som anses vara en god kompromiss mellan överskådlighet och möjlighet att upptäcka detaljer i strandlinjen. Misstänkta mål undersöks noggrant på lägre höjd, ner till 150 fot. Sökningen utförs systematiskt, först i öst-västliga svep därefter i nord-sydliga svep, med några hundra meters avstånd. Hela tiden står flygplanet och polisbåten i radiokontakt. Ett utmärkt exempel på samarbetet är när båten vid något tillfälle ber flygplanet att söka av en vik och ett sund där det är för grunt för båten att gå in.

Även om flygandet ställer höga krav på piloten, tvingas navigatören definitivt att spela i en högre division. Att navigera på ett sjökort i skala 1:50000 där det kryllar av av små öar och skär som ser nästan likadana ut är en tuff utmaning. Varje svep över sökområdet tar ca en minut så det ges inte några långa tider att läsa kartan på rak kurs. Till råga på allt är det väldigt turbulent

beroende på den kraftiga och byiga vinden.

Värst utsatt verkar dock radiooperatören från FRO vara. Han sitter i baksits och är inte så van vid att flyga. Det är mycket turbulent. Flygplanet gör ständiga och ibland ganska branta svängar. Magen gör uppror. I detta inferno skall han sköta VHF sjöradio och räddningsverkets radio B96. Vis av upplysningar från tidigare uppdrag under dagen, då ett flertal "olyckor" inträffat, är flygplanet väl försett med täta påsar...

Under tiden sökningen pågår erhåller radiooperatören hela tiden information som han vidarebefordrar till piloten och navigatören. Plötsligt får uppdraget order att koncentrera sökningen till en liten ö i nord-västra hörnet av sökområdet. En sommarstugeägare på en ö i närheten har rapporterat till sjöräddningen att han hört rop på hjälp från denna lilla ö. Flygplanet sätter omedelbart kurs mot de erhållna koordinaterna, så även polisbåten. På mindre än en halv minut identifieras haveriplatsen. En hög med bräder samt utlagda overaller markerar olycksplatsen. Vid en passage på låg höjd räknas till fyra overaller vilket radiooperatören omedelbart rapporterar som skadade personer. Strax anländer polisbåten till ön och informeras om haveriplatsens exakta läge.

För besättningen i flygplanet är uppdraget avslutat och ansvaret överlämnas till polisbåten. Nu återstår bara hemflygning till basen. Även hemflygningen utförs som lågflygning, denna gång går färdlinjen över mer kuperad terräng i inlandet.

Text: **Mats Modorato**



Glenn Bergman från FFK-W Dalarna visade utrustning för videolänk



Länsflygchef
Rune Carlsson
höll i trådarna



Utläggningen av mörkerbelysningen är ett äventyr i sig. Ovan t.v. läser Mats kopplingsschemat, ovan t.h. justerar Ove Jonsson och Lennart Zackrisson inflygningsljuset och t.h. tycks Jörgen be högre makter att det skall fungera



De flesta av
övningens deltagare



KALLELSE



Härmed kallas du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 29 november kl 19.00 i **FLYGETS HUS**.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av verksamheten år 2000 hittills.
4. Verksamhetsplan för 2001:
 - Stationstjänsten
 - Jourtjänsten
 - Kursverksamheten
 - Klubbverksamheten
 - Marknadsföring/Reklam
 - Tävlingsverksamheten
 - Flyg- och skolverksamheten
 - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Flygplanfrågan.
 - Information om Bellancaaffären
 - Framtida flygplanflotta
6. Fyllnadsval till klubbstyrelsen.
 - En ordinarie ledamot
7. Budget 2001.
8. Medlemsavgifter 2001 (beslut).
9. Representant till KSAK respektive M-KSAK årsstämmor våren 2001 samt eventuella motioner till dessa årsstämmor.
10. Övriga frågor.
11. Mötet avslutas.

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

Lista för tecknande av jourtillfällen under 2001 kommer att läggas ut efter mötet.

Styrelsen

På gång i LFK

Nattugglan 4 23 okt.

Nattugglan 5 6 nov.

Nattugglan 6 20 nov.

Allmänt klubbmöte 29 nov.

*Senaste utgåvan av på gång-listan
finns alltid bland klubbens hem-
sidor!*

Tokiga bönders dag

Tre av Sydostsveriges allra viktigaste årliga evenemang är Kiviks marknad, Sjöbo marknad och Tosia bonnadagen i Ronneby.

Den senare infaller som regel andra helgen i juli månad och är för blekingar, skåningar, smålänningar och en del löst folk betydligt viktigare än Fars dag, Mors dag, Barnens dag och själva julafton. Förr var festområdet parken runt Snäckebacken ett tillhåll för tattare och ljusskygga hästhandlare, numera försiggår kommersen under mera ordnade former. Det är dock fortfarande möjligt att utan större ansträngningar bli lurad och bestulen, men också att göra en och annan god affär. På den gamla tiden när det fanns halvlitrar, var också Bolaget öppet under två av marknadens tre dagar och då var försäljningen lysande, så även på stadens tre krogar med rättigheter, Brunshotellet, Rådhuskällaren och Stadshotellet alldeles vid åkanten.

Min egen debut begick jag i början av juli månad 1953. Det var också på den tiden då två ynglingar i 20-årsåldern kunde få en halvliter att räcka och göra avsedd verkan en hel helg, avundsvärda ungdomstid! Men det är jag speciellt minns inföll senare, närmare bestämt 1961. Vårt lilla flygbolag skulle delta i festligheterna med två insatser. Först skulle jag själv i en liten tvåsitsig Piper Cub L 4 utan radio skjutsa runt polischefen, vilken önskade kontrollera

den allmänna ordningen från luften samt trafiken in till och ut från staden. Den f d fjärdingsmannen anlände i sin tjänstebil och spred genast en marknadsatmosfär i planet som starkt påminde om rökt ål i förening med renat brännvin och importerad tysk kraftbier.

Så flög vi iväg på den lägsta höjden 150 meter över terrängen och 300 meter över staden. Här och var korkade köerna ihop sig och ibland kunde vi se några vågade omkörningar. För varje händelse som kunde misstänkas vara ett lagbrott skrek polischefen högt och hytte med knytnäven i brist på radiokontakt och andra möjligheter till myndighetsutövning. Efter en stund tröttnade emellertid passageraren dock när han fann sig sakna alla medel för att kunna ingripa mot allmogen. Han ropade över motorbullret att han ville återgå till marktjänsten, mera att dricka och andra smakbitar även för ordningsmakten fanns alltid inom bekvämt räckhåll dessa marknadsdagar.

Under lördag och söndag eftermiddag var vi engagerade av en herrekipersfirma för att kasta ut reklamlappar över folkhavet. Ett antal av dessa var numrerade och med en sådan vinstlapp kunde upphittaren sedan gå till affären på Karlskronagatan inte långt från Oskar Hemlångtans bensinmack för att hämta ut en kostym, ett par byxor, en rock eller bara skjortor och strumpor. Hela sortimentet var representerat och vinsterna var generösa.

Piloten Per Ståndaktig var utsedd att sköta uppdraget vilket skulle föregås av att han själv hos firman hämtade ut en kartong med avsedda reklamlappar och - här har du packen med alla nummerförsedda vinstlappar, sa affärschefen! Dessa kan du sedan blanda in i dem du kastar ut på de olika platserna i staden så att fördelningen blir jämn och rättvis!

Per hade fått sitt "soldatnamn" under värnpliktstiden. Han hade då som elitorienterare deltagit i en utprovning av en ny sorts liniment från Tyskland. Medlet visade sig dock ha en förut okänd biverkning, vilken gav honom en svår erektion som höll i sig i flera veckor och först kunde hävas på sjukstugan genom att man tvagade den nedre halvan av kroppen med ren sprit. I sjukjournalen lär reaktionen och åkomman ha klassats som positiv!

Reklamuppdraget utfördes nästan enligt avtalet, men det var bara det, att under de närmaste dagarna efter marknadshelgen hade många av Pers släktingar, grannar och goda vänner ärende till affären för att hämta ut vinster som helt oväntade ramlat ner som manna från himlen.

Historien med marknadsreklamen från luften var länge god bland den lilla stadens innevånare! Flera fick sedan under en obestämd tid framöver finna sig i hälsningsfrasen: - Jaså, du har marknadskostymen på dig idag !

Ulf Wiberg



Hangarfest med helstekt gris

Redan vid tvåtiden på eftermiddagen den 5 oktober tände vår klubbmästare, Gert Eriksson, glöden i den för dagen iordninggjorda grillstaden utanför klubb-



huset. Under ca fem timmar grillade han sedan den helstekta gris som glupska klubbmedlemmar, under stojs och glam, på kvällen friskt högg in på. Till den helstekta grisen serverades smaskig potatissallad, vitaminrik grönsallad samt smör och bröd. Anrättningen sköljdes ner med öl, vin eller läsk alltefter tycke och smak. Måltiden avslutades med kaffe och två sorters kakor.

Festen var uppdukad i trähangaren där vår nya Decathlon välkomnande stod och blänkte i sina fina färger. Mellan tuggorna berättades det flygarhistorier, någon kanske med mer tveksam koppling till verkligheten. Maten smakade utmärkt och stämningen kan väl närmast beskrivas som uppsluppen. Särskilt trevligt var det att se några av de nyare medlemmarna närvara.

Efter maten berättade Gunnar "Frasse" Franzén och undertecknad om våra



Frasse kontrollmäter ett dukmåål

upplevelser från veckan i början av augusti då vi var funktionärer på VM i precisionsflygning i Västerås. Mats Warstedt från LFFK deltog och kom, som bekant, hem med en mycket hedrande silvermedalj (läs mer i Kontakten nr 4 2000). Som funktionärer fick vi hjälpa till med de mest skiftande uppdrag. Det

(Forts. på nästa sida)



KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen

Under veckan 24-30 september var FAIs generalkonferens förlagd till Linköping. Konferensen med delegater från hela världen hade flera viktiga frågor att besluta om.

Konferensveckan började på söndagen den 24:e med att flera delegater anlände och att ett par arbetsgrupper träffades. Några klubbmedlemmar hjälpte till (i FFKs regi) att skjutsa ankommande delegater. Även under måndagen och tisdagen anlände delegater och arbetsgrupper hade möten.

På tisdagen och onsdagen arrangerades seminarier där även klubbmedlemmar var välkomna. Tisdagens seminarie behandlade flygsäkerhet och human factors och särskilt Sidney Dekker höll en givande föreläsning. Onsdagens seminarie behandlade ny satellitbaserad teknik för flyget. Enstaka LFK-medlemmar passade på att lyssna på seminarierna.

Under onsdagen besökte delegaterna Saab för en presentation av företaget samt en flyguppvisning. Uppvisningen var påkostad med Tunnan, Lansén, Vigen, Gripen och B17 och var mycket uppskattad.

På onsdagskvällen hölls konferensens invigning på Flygvapenmuseum. Under invigningen i denna så perfekt passande atmosfär förrättades utdelningen av FAIs utmärkelser för 1999. B17 kamratförening tilldelades Phoenix-diplomet för restaureringen av B17, Brian Jones fick FAIs guldmedalj för att nämna några.

Under torsdagen och fredagen hölls den egentliga konferensen med plenarsammanträden. Flera viktiga strukturella frågor avhandlades. På fredagskvällen avslutades konferensen med en bankett, som även fungerade som KSAKs 100-årsfest. Ett flertal LFK-medlemmar var med på denna mycket lyckade och trevliga tillställning.

På lördagen efter konferensen besökte kvarvarande delegater Rejmyre glasbruk och därefter LFKs Öppet Hus-dag.

KSAK med konferensansvarige Ulf Abrahamsson i spetsen fick mycket beröm för arrangemanget, som blev en succé.

På kommande sidor kan du läsa mer i detalj om, och se bilder från konferensen.

Text & foto: Anders W

(Forts. Hangarfest med helstekt gris)

kunde röra sig om allt möjligt från mycket ansvarsfyllda uppdrag som att lägga ut dukmål på exakt rätt plats eller sitta på en hemlig tidkontroll till rena "skitjobb" som att flytta halvfyllda bajamajor ut till landningsstråket.

Under kvällen ordnade Gert ett lotteri med två dragningar. Undertecknad lyckades



Skitjobb...

med bedriften att pricka in båda dragningarna. Vinsten på den första dragningen var en timme skoltid på vår nya fina Decathlon vilket jag blev mycket glad över. Andra dragningens "vinst" gällde vem som skulle diska efter festen...

Vi riktar alla ett stort tack till vår klubbmästare Gert Eriksson för den helstekta grisen och ett trevligt arrangemang. Stort tack även till klubbens hangaransvarige Håkan Berglund som hjälpte Gert med grillningen och allehanda sysslor inför och under hangarfesten.

Från diskbaljan.

Text: Mats Modorato

Foto: Mats Modorato & Anders W

Seminarier

Vid två tillfällen under konferensen, på tisdagen och onsdagen, hölls seminarier som även var öppna för flygklubbsmedlemmar.

Det första seminariet handlade om flygsäkerhet. Tre talare; Sidney Dekker, Harri Jalonen och Sakari Havbrandt gav sina tankar om ämnet.

Sidney Dekker är professorsassistent på högskolan inom human factors, men är även pilot och medlem i LFK. Sidney höll ett mycket underhållande och insiktsfullt föredrag. Sidney menade att man ser mänskligt felande som något att skylla folk för istället för att fokusera på orsaker. Synsättet att människor är klantiga och att det gäller att sortera ut de klantigaste är förlegat och är att hantera symptom och inte felkällor. Sidneys slutsats är att man skall sluta klandra människan och arbeta med systemet i stället.

Harri Jalonen är känd i flygarkretsar bland annat som flyglärare. Harri berättade om ett projekt han drivit där statistik visar att piloter som varit inblandade i olyckor har haft sämre provresultat under utbildningen än andra piloter. Hans slutsats är att piloter ej är tillräckligt utbildade, och att bättre prov som även testar översiktligt kunnande, och inte bara detaljkunnande, behövs.

Sakari Havbrandt är verksam i segelflygförbundet och berättade om förbundets Sluta Störta-verksamhet. Sakari berättade även om symptom i klubblivet som visar om en klubb är på upp- eller nedgång och att detta också är en faktor i flygsäkerheten.

Seminariet avslutades med en mängd frågor till talarna från auditoriet.

Det andra seminariet handlade om ny teknologi för bl.a. navigering och trafikseparation. Två talare; Niclas Gustavsson och Lars Holmström behandlade ämnet.

Niclas Gustavsson arbetar på Luftfartsverket bl.a. med införandet av VDL mode 4, som baseras på Håkan Lans system. Niclas berättade att man vill att de luftrum där piloten själv har ansvaret för trafikseparation skall öka. Detta genom ett skifte till att flygplanen själv mäter sin position och delar med sig av den till andra, istället för att markstationer som idag mäter flygplanens position. Denna apparat, som varje flygplan då måste ha, kan ersätta flera andra apparater (transponder och



KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen



Lars Holmström

radionavigeringsutrustning, t.ex.) och därmed även sänka kostnaderna för flygplansägaren. Dessutom ger apparaten möjligheter att länka upp mer information till piloten, som t.ex. väderinformation. Niclas avslutade med att inbjuda allmänflyget att medverka i arbetet.

Lars Holmström arbetar på SSC och gav sin syn på vad allmänflygpiloterna kan förvänta sig i framtiden vad gäller satellitbaserad teknik. Lars menade att framtidens instrumentpanel kommer att domineras av en display där all flyginformation från egen och andras positioner visas på rörlig karta till väder- och ATS-information. Även Lars tror att detta kan sänka allmänflygets kostnader för instrument i flygplanet, eftersom flera apparaters funktion kan realiseras i en enda.

Även detta seminarie avslutades med frågor från lyssnarna.

Vid båda seminarierna tog några klubbmedlemmar chansen att vara med och lyssna.



Sidney Dekker höll ett mycket roande föredrag. Här inleder han med en historia om mänskligt felande - en historia där man misslyckas med att göra sig av med en val.



Niclas Gustavsson



Sakari Havbrandt



Correns reporter Håkan Wasén (t.h. i bild) passar på att intervjua Sidney Dekker



KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen

FAI-besök på Saab

På onsdageftermiddagen stod ett besök på Saab på FAI-delegaternas kalender. Ulf Edlund var värd vid besöket som bl.a. bjöd på flyguppvisning.

Besöket hölls i en av civila sidans hangarer där Ulf Edlund inledde med att hälsa besökarna välkomna. Därefter berättade Gert Schyborger om företaget och visade ett par videosnuttar.

Ulf Edlund fortsatte därefter igen och berättade om hur von Rosen år 1947 startade med en Safir på Bromma med 40% överlast i bränsle och flög till Addis Abeba. I ett svep. Detta rekord blev inte registrerat p.g.a. KSAK varför Ulf passade på att ge de närvarande delegaterna en liten pik för detta. Ulf fortsatte med att berätta om de fartrekord Tunnan gjort. Ett av fartrekorden slogs av piloten Anders Westerlund som även var närvarande. Ytterligare ett rekord, rekord i stigförmåga, har slagits med Saab 2000, och Ulf visade en videoupptagning från kabinen vid tillfället.

FAIs generalsekreterare Max Bishop tog därefter talarstolen för att berätta om FAIs beslut att försöka få TV mer intresserat av flygsporten. Man har beslutat att underteckna ett avtal med Discovery om ett samarbete. Detta kontrakt signerades därefter av FAIs ordförande Eilif Ness och Discoverys Tim Knatchbull.

Därefter bjöds på fika, och flera passade på att se de utställningar som fanns på plats, bl.a. en om B17-renoveringen.

Efter fiket förevisades flera flygplan på marken. Där fanns Safrien SE-KUB från Malmen, 39A, 39B och B17. En Saab 340AEW taxade in efter en förbiflygning. Flera provflygare fanns på plats för att svara på frågor. En flyguppvisning inleddes med J29 från Ängelholm. Därefter flögs en 32 från Malmen, 37, 39 och till sist B17. Weikko Sunell i B17 gjorde flera manövrer på låg höjd.



Gert Schyborger presenterade Saab



Madeleine Engvall (t.h. i bild) delar ut informationsmaterial om Saab till gästerna



Anders Westerlund tog hastighetsrekord med J29



Ulf Edlund var besökarnas värd



Tim Knatchbull från Discovery (t.v. i bild) och FAIs president Eilif Ness (t.h. i bild) skriver på samarbetsavtal



Många intresserade sig för en utställning om B17



Ulf Edlund, Anders Ljungberg, Lars Holmström



KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen



Folk i fikaminglet, ovan Arne Nylén
(t.v. i bild), Gert Schyborger
(mitten)



Seve Ungermark (t.h. i bild) och
Jan-Erik Olsson



Stort intresse för B17



P-G Lundborg och Stig Holmström
kommenterade uppvisningen

Flera provflygare fanns på plats för att berätta om flygplanen.
Här Ola Rignell t.v. i bild.



Ulf Abrahamsson (i mitten
i bild) med hustru Birgitta
(t.h.) talar med Lennart
Johannesson (t.v.)





KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen

Invigningen

På onsdagskvällen hölls konferensens invigning på Flygvapenmuseum. Inramningen och atmosfären passade perfekt.

Invigningen öppnades med flera talare. En av dem var Linköpings borgmästare Eva Joelsson som i ett långt tal bl. a. lovordade flyget i Linköping. Hon avslutade sitt tal med att säga "i Linköping blir vi oroliga om vi inte hör ljudet av flygplan över staden". En annan talare var KSAKs ordförande Magnus Kjellberg.

Därefter vidtog utdelningen av FAIs priser och utmärkelser för 1999. FAI delar varje år ut en mängd utmärkelser till personer och organisationer som bidragit till flyget. Bland dessa kan nämnas Honorary Group Diplomas, Paul Tissander Diplomas, Phoenix Group Diploma samt den finaste av dem alla - FAIs guldmedalj.



Magnus Kjellberg talar. Vid bordet FAIs generalsekreterare Max Bishop.



Lennart Petersén tar emot Phoenix Group Diploma från FAIs ordförande Eilif Ness

Honorary Group Diplomas började delas ut av FAI 1965 och ges till grupper av personer (företag, publikationer etc.) som bidragit speciellt till flygets utveckling. Flera sådana delades ut. Företaget Aeromech A.S. Kjeller i Norge fick ett för att de bl.a. organiserat kurser i flygplansunderhåll för klubbmedlemmar och stött veteranflygplanaktiviteter - allt gratis vilket har bidragit mycket till klubbflyget i Norge.

Paul Tissander Diplomas började delas ut 1952 och har fått sitt namn efter FAIs generalsekreterare under åren 1919 till 1945. De delas ut till personer som bidragit speciellt för



De flesta medlemmarna ur B17 kamratförening stod på scenen. På bilden bl.a. Gösta Niss, Börje Håkansson och Lage Lönn.

Fler medlemmar; Lennart Petersén, Kurt Söderberg och Seve Barth.





KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen



En representant för A.S. Kjeller tar emot företagets diplom.

flygets utveckling. Henning Sörensen från Danmark fick ett, t.ex.

Phoenix Group Diploma började delas ut 1990 och ges till den grupp av personer som bäst restaurerat ett veteranflygplan. I år delades det ut till B17 kamratförening med Lennart Petersén i spetsen för restaureringen av B17. De flesta av kamratföreningens medlemmar var närvarande och alla var uppe på scenen och tog emot priset. Stort grattis till ett mycket välförtjänt pris!

FAIs guldmedalj började delas ut 1925 och ges till dem som bidragit avsevärt till flygets utveckling. I år gick guldmedaljen till Bertrand Piccard (Schweiz) och Brian Jones (England) för deras jordenruntflygning i ballongen Breitling Orbiter 3 1-21 mars 1999. Brian Jones var närvarande och tog emot medaljen. Brian höll då också ett tal.

Efter prisutdelningen avnjöts en buffé.



Buffé efter prisutdelningen



Brian Jones tar emot FAIs guldmedalj



Mycket vackert klädd delegat från Sydkorea



Thierry Montigneaux (t.v. i bild, FAIs generalsekr. assistent) och Ann-Lie Olsson (KSAK) vid bordet



KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen

Plenarsammanträden

Den egentliga konferensen utgjordes av plenarsammanträdena under torsdagen och fredagen.

Flera arbetsgrupper och kommittéer hade träffats dagarna innan och deras arbete rapporterades och låg till grund för flera beslut. Bland annat rapporterades om förberedelserna inför World Air Games i Spanien nästa år.

En stor punkt på agendan var omstruktureringen av FAI. Man anser att omstrukturering av FAIs beslutande organ behövs för att möta förändringar i omvärlden. Den organisation som FAI hittills haft har ej haft tillräckligt bra beslutsprocesser för att möta bl.a. den ökande kommersialiseringen av sport i allmänhet, vad gäller TV- och reklamrättigheter t.ex.

Dessutom beslutades om ändringar i stadgarna, nya medlemmar (t.ex. Azerbaidjan) valdes in, och andra medlemmar (t.ex. Honduras) suspenderades. Bl.a. på grund av ej inbetald medlemsavgift.

För den intresserade har jag en hel del material om förhandlingarna att läsa.



Plenarsammanträdena hölls i en stor sal i Konsert & Kongress.



Flera omröstningar hölls. Här övervakar generalsekreteraren Max Bishop en rösträkning.



Svenska delegater: Rolf Björkman (t.v.) och Ulf Abrahamsson



Magnus Kjellberg öppnade banketten

Magnus Kjellberg tar emot ett diplom som tack för ett välorganiserat arrangemang



Wolfgang Weinrich tar över ordförandeposten från Eilif Ness



Banketten

FAI-konferensens bankett som även var KSAKs 100-årsfest hölls på fredagkvällen och blev en lyckad tillställning med musik, god mat och dans.

Banketten hölls inne i Konsert & Kongress med ett stort antal gäster. Ett flertal klubbmedlemmar från LKF var närvarande, men såvitt jag kunde förstå var deltagandet från andra klubbar ganska magert, i alla fall om man undantar de som arbetat med konferensen.

Under banketten intog flera talarstolen. Magnus Kjellberg öppnade banketten med att berätta om KSAKs historia och flygets utveckling i Sverige. Wolfgang Weinreich, FAIs vicepresident, menade att många viktiga beslut hade fattats under konferensen och tackade arrangörerna. Under banketten tog även Wolfgang Weinreich över ordförandeskapet från Eilif Ness.



KONFERENSSPECIAL

FAI-konferensen

Eilif Ness berättade i sin tur att valet för platsen för konferensen stod mellan Sverige och Bali, och även han poängterade att denna konferens varit en milstolpe.

Som tack för att KSAK gjort ett bra arrangemang, och för att KSAK fyller 100 fick Magnus Kjellberg motta ett diplom för KSAK. Flera andra talare tackade KSAK för ett mycket bra arrangemang. En representant för Polska Aeroklubben sade till och med att invigningen var den bästa han varit med om.

Banketten bjöd även på en mycket god trerätters förtäring samt underhållning av Linköpings Musikskola. Bland annat framförde Musikskolans kammarkör ett par stycken av absolut högsta klass.

Banketten avslutades med dans och allmän trevlig samvaro i baren och resten av Konsert & Kongress. En mycket lyckad och trevlig tillställning.



God mat! Vad sägs om Chateaubriand och Tobleronemousse?

Mycket vacker sång av Linköpings Musikskolas kammarkör



Tommy Bergström med hustru



Rune Carlsson och Sture Bjelkåker



Seve Ungermark med hustru



Ulf Edlund (t.h.)

Mats Warstedt (t.v.)



Harri Jalonen med hustru



Per Persson med hustru



Ulf Abrahamsson (t.h.)

Arne Nylén



Anna Emilson och Gunnar Franzén i feststämning

Öppet Hus på LFK



Peter Purin och Iver Hansen sålde många rundflyg & spaka-själv

LFKs Öppet Hus-dag hölls lördagen den 30 september. Datumet var valt så att delegater från den avslutade FAI-konferensen kunde komma dit.

Det strålande vädret hjälpte till att göra dagen lyckad. Ett flertal gästande flygplan fanns att titta på och en hel del besökare från allmänheten kom. Tack vare det såldes ett flertal rundflyg och spaka själv.

Bland intressanta gästande flygplan kan nämnas Ernst Totlands RV6, Thorleifs Renegade, BA4b, BA11 & Safir från Malmen, Stinson, Glasair, Lancair m. fl. Ballongklubben Ballongexperterna visade upp en av sina ballonger.

Segelflygklubben var representerad med två segelflygplan, varav det ena bogserades dit. Emil Persson var pilot i det och bjöd på en uppvisning innan landning.

Ett 50-tal FAI-delegater kom i bussar efter att ha besökt Rejmyre glasbruk. Delegaterna fick se Alf Ingesson-Thors göra en uppvisning i Safir och fallskärmsklubbens hopp med KSAKs och FAIs flaggor.

En landningstävling arrangerades under dagen. Tävlingen var öppen för gästande piloter men lockade tyvärr endast en utanför klubben. Däremot lockade den en del publik! Vann gjorde LFKs Mats Modorato.

Text & foto: **Anders W**

Publik på landningstävlingen. Det är inte varje dag, det!



Emil Persson från segelflygklubben bjöd på en uppvisning i avancerad flygning



Vilhjalmur Magnusson sålde korv som gick åt burkvis



Lars Östling provsitter B17 medan Seve Barth visar.

Håkan Berglund dirigerade flygplanen



Vår nya Decathlon glänste i solen och tilldrog mycket intresse.



Klubbaktiviteter under FAI-konferensveckan

Flygklubben uppmärksammade FAI-konferensen bland annat genom att arrangera flera klubbkvällar under veckan. Tisdagen bjöd på grillkväll, onsdagen på ett föredrag om roteflygning och torsdagen på ett föredrag ominterväder och NVG. På lördagen var det Öppet Hus-dag, läs mer om den på annan plats i tidningen!

Grillkväll

Tisdagens grillkväll lockade en mindre skara medlemmar. Korv med bröd serverades och Mats Modorato visade bilder från klubbutflykter.

Föredrag om roteflygning

Lektionssalen var fylld till sista stol vid onsdagkvällens föredrag om roteflygning. Många klubbmedlemmar var på plats för att ta del av Sven-Erik Larssons kunskaper och erfarenheter i ämnet. Sven-Erik har tidigare varit lärare på Ljungbyhed där han lärde piloter i flygvapnet att flyga. Under sin tid som lärare och flygchef på LFK har han även lärt många klubbmedlemmar flygandets konst.

Många aspekter av roteflygning togs upp under kvällen. Allt från förberedelser och start till flygning och landning belystes. Sven-Erik berättade om lämpligt avstånd mellan flygplanen i en rote, om formationsvinkel och staffling (läget i höjddled mellan flygplanen), om flankbyte och rotesamling, om svängar i rote samt om viktiga saker att tänka på som rotechef respektive rotetvåa. Han berättade även vilken terminologi som skall användas vid radiokommunikation med trafikledning under roteflygning.

Efter fikapausen följde en allmän diskussion om roteflygning. Sven-Erik bidrog med gedigna erfarenheter och svarade på allehanda frågor från roteflygningsrusiga piloter. Linköpings Flygklubb har för avsikt att genomföra utbildningar i roteflygning. Läs mera om dessa planer i flygchefens spalt på annan plats i tidningen.

Föredrag om interväder och NVG

Torsdagskvällen bjöd på en nyttig genomgång av hur vädret förändras till vintern. Tore Andreasson, meteorolog på Malmen sedan 20 år berättade även om isbildning och andra vinterfenomen. Han gav oss också en välbehövlig repetition av TAF- och METAR-koder.

Efter fikat berättade Bo Svedevall om hur NVG (utrustning för mörkerseende) används i flygvapnet, och hur tekniken fungerar. Bo hade även med ett par av senaste i Sverige tillgängliga generationen som deltagarna fick prova. Bo visade även videoupptagningar från flygningar med NVG-utrustning.

Text & bild om roteflygning: **Mats Modorato**
Övrig text & bild: **Anders W**



Sven-Erik Larsson demonstrerar roteflygning

*Meteorolog Tore
Andreasson*



*Bo Svedevall justerar in NVG-utrustningen för
Fredrik Åstrand*



Aktuella landningstävlingresultat

GRIPEN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-06-19		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 210-230°/10-15 kt		Bana: 11	Tävlingsledare: Leif Thelander													
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	Seve Barth	IFX	6		18	32		70	17		34	4		12	134	1
5	Mats Modorato	KII	25		65	3		6	20		40	-6		42	153	2
3	Leif Thelander	KEN	12		36		5	200	15		30	9		27	293	3
1	Håkan Börjesson	KEN	34		95	<-25		200	<-25		200	>45		400	895	4
2	Gert Eriksson	KEN	40		110		5	200	>45		200	14	7	400	910	5

GRIPEN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-08-28		5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 120-140°/10-20 kt		Bana: 11	Tävlingsledare: Håkan Börjesson													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Motor / normal			Nöd 1			Nöd 2 (utan klaff)			Motor / hinder			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Seve Barth	IFX	-6		42	1		2	3		6	3		9	59	1
5	Anders Wallerman	IFX	0		0	14		28	10		20	17		51	99	2
2	Nils-Erik Zander	IFX	0		0	19		38	30		60	2		6	104	3
6	Lars Östling	IFX	0		0	-18		72	4		8	17		51	131	4
3	Gert Eriksson	KEN	-21		165	<-25		200	34		70	1		3	438	5
1	Håkan Börjesson	KEN	17		51	<-25		200	<-25		200	>45		400	851	6

GRIPEN 6 + LM			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket															
Datum: 2000-09-16			5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder															
Vind: 120-150°/10-20 kt			Bana: 11	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.		
5	Seve Barth	IFX	7		21	-10		40	31	M	120	0		0	181	1		
1	Lars Östling	IFX	-7		49	0		0	<-25		200	16		48	297	2		
6	Anders Wallerman	IFX	14		42	2		4	<-25		200	17		51	297	3		
4	Iver Hansen	KII	-13		133	<-25		200	1		2	13		39	374	4		
2	Peter Purin	KII	1		3	>45		200	13	N	26	23		65	444	5		
3	Tomas Karlsson	KII	0		0	<-25		200	2		4	28	R	400	604	6		

Gripen 6 är även Linköpingsmästerskap i landning. Detta innebär att Seve Barth är 2000 års Linköpingsmästare! Grattis!