

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb

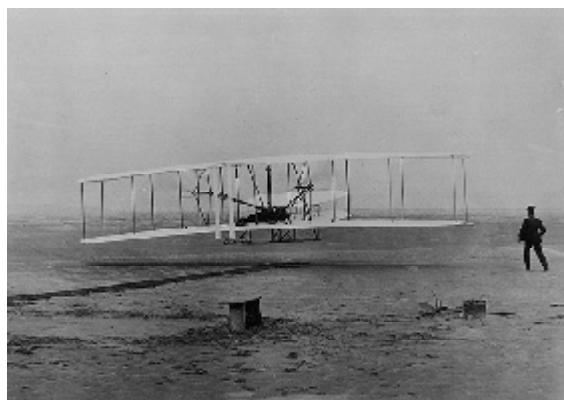


www.lfk.se

Nummer 1 2003



*Björn har fått ett otäckt sår i pannan -
men inte ser han så ledsen ut för det.
Hur kan det komma sig? (Sid. 5)*



Flyget 100 år!



**Årsmöte 26 mars 18:30 i
Flygets Hus (sid. 2)**

Innehåll:

- 3 Ordförandens spalt
- 3 Klubbverksamheten
- 4 LuFF-spalten
- 4 Jourtjänsten

- 5 FFK grundkurs
- 6 Ferryflygningar från USA på 1960-
talet
- 7 Flyget 100 år

...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@bonetmail.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 2): 29/3

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 04

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 – 16.00

Bokning

Vard. 08.00 – 16.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 1

Här är det första numret av Kontakten detta flygets jubileumsår! Det finns mycket att läsa bl.a. på nätet om bröderna Wright, men här i Kontakten uppmärksammar vi det ändå med en liten notis om den historiska dagen. En annan historisk dag att uppmärksamma är dagen då LFK fyller 70 år, och avsikten är att ha med en översikt över klubbens historia här i Kontakten innan dess. Låt oss redan nu planera in jubileumsmiddagen så att vi kan fira in födelsedagen ordentligt!

Missa inte kallelsen till årsmötet nedan!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör

Kallelse



Till: Årsmöte i LINKÖPINGS FLYGKLUBB.

När: Onsdagen den 26 mars 2003 kl 18.30.

Var: Flygets Hus.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Fråga om mötet utlyst i laga ordning.
3. Godkännande av dagordning.
4. Val av ordförande till mötet.
5. Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
6. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse.
7. Redovisning av klubbens räkenskaper.
8. Revisorernas berättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
10. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
11. Val av klubbstyrelse m m enligt följande:
 - ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorssuppleanter
 - valberedning
12. KSAK:s årsstämma.
13. Övriga frågor.
14. Mötet avslutas.



Styrelsen

Ordförandens spalt



I år är det 100 år sedan, närmare bestämt den 17 december 1903, som bröderna Wilbur och Oliver flög sin Wright Flyer för första gången med hjälp av motorkraft. 30 år senare så bildades Linköpings Flygklubb. Klubben kommer att fira dessa händelser under hösten. Vi återkommer med mer information lite längre fram.

Det har väl inte undgått någon att landets äldste aktive motorflygpilot, 86-åriga

Erik Bratt har mottagit KSAK:s förtjänstmedalj i guld för sina insatser inom flyget. De flesta i klubben känner till Eriks meriter och vet att han flyger sin Jodel cirka 50 timmar per år på sitt certifikat som han tog 1937. Erik är mest känd som chefskonstruktör av J35 Draken.

Grattis Erik det finns ingen (enligt min uppfattning) som har gjort sig mer förtjänt av denna utmärkelse!

2003 är som nämnts ett historiskt år för klubben och för motorflyget. Vi har all anledning att se fram emot ytterligare ett intressant flygår.



Vår "Decathlon-affär" ser ut att kunna gå mot ett slut. Vår motpart Scandavia saknar dessvärre "kända utmättningsbara tillgångar" vilket innebär att vi får söka andra sätt att få tillbaks våra pengar. Det var egentligen ingen nyhet för oss. Kronofogdemyndigheten kommer att inge konkursansökan för Scandavia vilket innebär att deras överklagande i hovrätten därmed avbryts med stor sannolikhet. Det negativa är naturligtvis att Scandavia inte gör rätt för sig vilket drabbar klubben ekonomiskt. Vi har lärt oss att vi inte kan vädja till deras samvete vilket trots allt borde drabba Scandavia och dess näringsverksamhet mest under överskådlig tid. En klen tröst som dock inte hjälper klubben på något sätt.

Mera information kommer på årsmötet.

Det positiva är att klubben i och med detta har kända planeringsförutsättningar och kan blicka vidare mot framtiden och utveckla klubbverksamheten ytterligare.

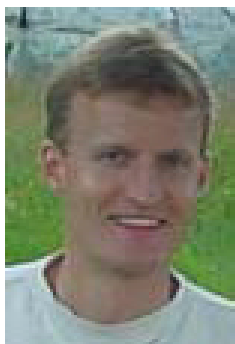
I detta syfte har en marknadsplan arbetats fram under 2002 av marknadsföringsgruppen vilken presenterades för styrelsen vid årets första styrelsemöte. Det är ett gediget material som innehåller en genomgång av klubbens förutsättningar och verksamhet. Styrelsen arbetar vidare med utvalda delar och vi återkommer med ytterligare information. Ett exempel som känns angeläget, nu när "Decathlon-affären" kan anses avslutad, är att vi tar tag i reseflygplansfrågan. Vi

måste dock vara försiktiga och välja en seriös leverantör denna gång!

Med vänliga flyghälsningar

Håkan Börjesson

Klubbverksamheten



Hej på er flygbröder och systrar!

Nu är det dags för ett nytt flygår där alla är varmt välkomna att delta i klubbens verksamheter. Även i år ska vi försöka komma iväg på några längre utflykter. Förhoppningsvis så ska vi detta år komma iväg till Hodenhagen, en utflykt som stoppades av moln förra året. För att planera årets **utflykter** så har vi ett uppstartsmöte tisdagen den **11 mars kl 19** på klubben. Fundera ut vart ni skulle vilja åka. Vi försöker planera in några kortare utflykter, 1-2 flygtimmar, och

några längre, 4-5 flygtimmar. Första utflykten brukar vi ha 1 maj om vi inte även i år besöker Hornborgasjön någon gång i april. Som vanligt är reseflyget en bra träning för er som inte riktigt vågar er långt bort från ESSL på egen hand.

Boka fredagen den **13 juni kl 18** för årets **vårfest** på klubben. Även i år så kommer det att bli ett intressant föredrag och en trerätters meny. Festen är som vanligt till självkostnadspris och öppen för respektive. Mer info senare.

Boka också lördagen den **15 nov**. Det är då exakt 70 år sedan klubben hade sitt första årsmöte. Detta ska vi fira med en större **jubileumsmiddag**, troligen på Stora Hotellet. Mer om detta senare men skriv in datumet i era flygkalendrar!

Ha det, Peter Purin

På gång i LFK

Jourutbildning	11 mars
Klubbutflyktsmöte	11 mars
Årsmöte	26 mars
RNAV-kurs	29-30 mars
KM	10 maj
Safaritävlingen	24 maj
Vårfest	13 juni
Jubileumsmiddag	15 nov.

Senaste utgåvan av på gång-listan finns alltid bland klubbens hemsidor!



Notera datumen för vårens stora tävlingar! - KM den 10 maj och Safari 24 maj!



Ännu ett Arlandabesök är nu avklarat till studenternas förtjusning! Med tre fullpackade flygplan lyfte vi en mulen lördagsmorgon i mitten av december och styrde norrut mot den vackra huvudstaden. Efter en kortare molnengenång kom vi ut on-top och flög resten av sträckan i strålande sol – något vi inte hade fått uppleva på flera veckor! Efter ILS-inflygning till bana 26 taxade vi till GA-parkeringen och blev hämtade av en stor, gul buss. Färden slutade vid terminal 2, varifrån vi medelst apostlahästarna tog oss till det nya Arlandatornet. Efter att vi besökt kontorsutrymmena på bottenvåningen följde en genomgång i lektionssalen, där vår guide berättade om lufrummet kring Stockholm, tornets funktion och personalens arbetsuppgifter.

Längst upp i tornet arbetar upp till 9 flygledare vid högtrafik; en GND och en TWR för varje bana (inklusive den tredje som ännu ej tagits i drift), en "clearance delivery", en skiftledare samt en assistent. Vi var dock där på en lågtrafikerad lördag och de körde då med halv bemanning, alltså 4-5 flygledare. Lågtrafik innebär för Arlandas del en start eller landning med några minuters mellanrum, så vi fick i alla fall se ett antal starter och landningar från den utomordentliga utsiktspunkt som det drygt 80 meter höga tornet utgör.

På våningen under tornet sitter rampkontrollen som sköter rangering av flygplan samt planering av gater och parkeringsplatser. Dem besökte vi förra gången vi var på Arlanda, men hade inte tid till det denna gång. Istället skyndade vi oss till det riktiga utbud av restauranger som Sky City har att erbjuda. Efter intag av lunch med en trevlig utsikt över plattan marscherade vi vidare mot Stockholm Control. Det ligger lite avsidet på "airside", men för att komma dit måste man gå till en viss grind, där vi blev uppmötta och ledsagades till kontrollen.

Stockholm Control huserar i samma lokaler som de flyttade in i för totalt år sedan. Utrustningen och inredningen är föråldrad, vilket omger en med en trevlig känsla som får en att tänka tillbaka på gamla flygfilmer från 70-talet med kontrollcentraler o dyl. I ett rum kanske dubbelt så stort som LFKs klubbstuga står en gammal stordator som sköter alla beräkningar som måste göras. Datoren tar upp kanske 75 % av golvytrycket i det stora rummet, men har mindre beräkningskraft än en PC! Fascinerande.

Efter att vi promenerat runt bland flygledarna och tittat på de gamla, gröna radarskärmar blev vi åter igen hämtade av den stora, gula bussen som körde oss tillbaka till våra små flygplan. Mörkret började nu falla snabbt så det blev mörkerflygning tillbaka till Linköping. Ett mycket uppskattat studiebesök var till ända och vi tackar personalen i tornet och kontrollen för att de tog emot oss så väl!

I övrigt har vårterminen just dragit igång och vi har börjat planera vårens och sommarens resor. Palanga till våren, Visby över midsommar och en "flyg-LuFF" i juli står på schemat. Dessutom lär det väl bli minst en Visingsöresa om traditionen får bestämma. Ett år i flygets tecken – det bådar gott!

Daniel Hoffmann

Ordförande LuFF

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

www.studorg.liu.se/luff/

Jourtjänsten

Redovisning av jourtid 2002

Jourtjänstgöringen för år 2002 är granskad och godkänd för flertalet medlemmar. Några medlemmar har köpt sig fria från jourtjänsten genom att betala in avgiften för jour. För andra medlemmar råder oklarhet om utförda insatser. Medlemmar med nedan uppräknade pilotnummer har att styrka om de har fullgjort jourtjänst eller annat arbete för LFK under 2002. Som bekant gäller för 2002 att den som inte har utfört något arbete alls och flugit mer än 2 timmar och bor i Östergötland skall betala 1500:-. För andra kan lägre belopp vara aktuella eftersom inte tillräckligt antal jourpoäng uppnåtts. Redovisning kan ske på papper till LFK expedition eller e-postas till undertecknad. Debitering för utebliven jour sker på pilotkonton i slutet av februari.

125	218	331	409	503	607	706
	221	337	419	511	620	714
	222	340		564	625	731
	244	357		592	628	733
	259	358			642	736
	272	362			681	767
	284	392			682	775
	291				692	
					696	

Jourtjänsten 2003

Jourtjänsten 2003 bedrivs enligt samma poängsystem som infördes 2002. Det betyder att 18 poäng skall samlas in för full jourplikt, alternativt 8 poäng för reducerad jourplikt. Jourpärmen finns på expeditionen. Bokning av jourtid skall ske snarast, och absolut senast 1 maj. Semestertid är varje år sent bokad av naturliga skäl. Om någon har möjlighet att binda sig redan nu är det en stor fördel för jourplaneringen. Det är ju ändå möjligt att senare ändra en tid och flytta till annat tillfälle.

Jourtjänstutbildning

En genomgång av jourens uppgifter sker för nya (och gamla) intresserade medlemmar. Denna utbildning är det bästa sättet att tillägna sig kunskap om jourens uppgifter och ansvar. (En annan möjlig utbildningsväg är att gå DK med annan jourtjänstgörande.)

Plats: Lektionssalen LFK

Tid: Tisdag 11 mars, kl 18.30-19.30

Lennart Magnusson

lennart.magnusson@saab.se

Våffeldagen tisdagen den 25 mars

"Årets LFKare" år 2001 och 2002, Sture Bjelkåker resp. Anders Wallerman, bjuder LFK-medlemmar på våfflor med "EKO-sylt" & handvipad "sprättgrädde" i klubbhuset kl. 9-20.

Vid dubbla våffeljärnet Håkan B & pilot nr. 589.



Krister har fått ett riktigt otäckt sår på armen och Björn ett i pannan med hjälp av teatersmink.



FFK grundkurs

Tre LFKare gick FFKs grundkurs i 3,5 dagar förra året. Vi fick bl.a. lära oss om FFKs organisation, civilförsvaret och hemvärnet. Övriga uppskattade inslag var skyddstjänst och Röda Kors-utbildning.

FFK organiserar en grundkurs som alla FFK-medlemmar någon gång bör gå. Tre LFK-medlemmar slöt upp 25-28 november förra året i Nyköping.

Ett av inslagen i kursen var skyddstjänst där vi fick lära oss hur eld skall bekämpas. Vi fick prova brandsläckare med olika innehåll, och veta vilken typ av släckare som skall användas för vilken sorts brand. Vi fick också se en video om hur eld sprider sig i ett vanligt vardagsrum - det går fort och blir mycket varmt.

En av dagarna ägnades helt åt Röda Korset. Vi fick först en genomgång om Röda Korsets verksamhet samt om krigsrätt, därefter vidtog undervisning i hjärt-lung-räddning. Delar av momenten övades på dockor. Förband av sår övade vi på varandra, instruktören kunde tillverka riktigt gräsliga sår med hjälp av teatersmink. Dagen avslutades med en slutscen där några av oss agerade olycksoffer och resten fick rycka in och rädda situationen.



Krister provsitter en Seneca.

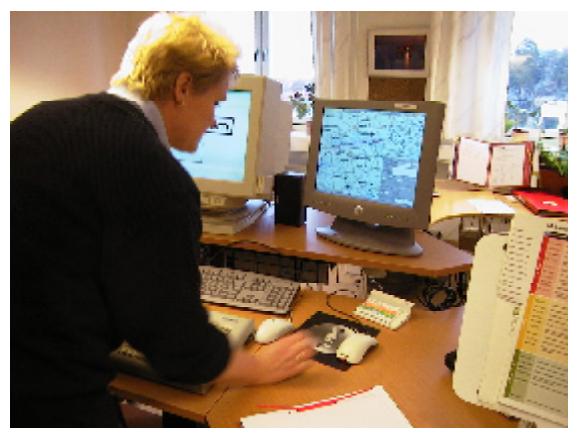
Under en genomgång av flyggruppens materiel övade vi på att ställa ut FFKs mobila banbelysning med belyst vindstrut, elverk och allt.

Även ett studiebesök hanns med, vi fick se SOS-centralen i Eskilstuna och höra hur det går till att ta emot nödsamtal och skicka ut rätt resurser.

En av kvällarna hann vi med att besöka det närbelägna flygmuseet. Det har en imponerande samling apparater och andra flygplansdelar och tillhör väl värda att se. Dessutom finns flera flygplan utställda, inklusive en 35-kabin som går att provsitta. Tack vare Ove som tillfälligt bodde på FFKs gård fick vi en kvällsrundtur på Nyge och se bl.a. motorverkstaden och en rad olika flygplan.

I övrigt är FFKs lokaler som vanligt trivsamma och perfekta för sådana här "internatkurser". Särskilt bra var kvällsmaten som var något alldeles extra.

Text: Anders W, foto: Björn Johansson



I SOS-centralen i Eskilstuna kan operatörerna följa utryckningsfordonens väg på en elektronisk karta.



Under visningen av Nyge fick vi chansen att titta in i en av kustbevakningens CASA. Undertecknad kan inte motstå frestelsen att provsitta förarplatsen.

I början och mitten på 1960-talet var det ännu något av ett äventyr att hämta mindre plan i USA och flyga dem över Atlanten till Europa. Den senare spårlöst försvunnen svensk-amerikanske ferrypiloten Sten Englund menade, inte utan ett visst mått av allvar: - Styr 115 grader och vänta tålmodigt, en hel kontinent är det omöjligt att missa!

Men, så enkelt var det förvisso inte, det krävdes en hel del mera än bara en magnetkompass och ett gradtal för en medelkurs att försöka följa. Vi var en liten societet som kom upp i över tio resor under några få år. Kosmpoliten Jack Wellmann, finländaren Timo Elovaara senare död i ett Beech Baron-haveri, jag själv och några till. De flesta maskiner var tvåmotoriga utan tryckkabin och hämtades i det inre av Nordamerika, Wichita, Kansas, för att vara mera exakt. Tisdagen den 26 september 1963 berättar dagboken: - Klockan 0912 idag fick vi vända en timme ut från S:t John, New Foundland, på routen mot S:a Maria, Azorerna. Ett kompassfel hade uppstått och min medpilot vägrade att göra ett nytt försök. Det hela var för en linjepilot som han alltför äventyrligt. Han tog BOAC hem via London. Själv satt jag kvar i Kanada med knappt 300 timmars erfarenhet från instrumentflygning och tvåmotoriga plan. Skall det räcka för ensamresan på cirka 6000 kilometer?

MÅNGA HOPPADE AV.

Annars var planeringsmönstret i stort sett detsamma från gång till annat. Det gällde först och främst att ta sig upp till den då relativt lugna Logan Airport utanför Boston och alldeles i sjökanten. Här tullade man sig ut ur USA. Därefter följdes kusten nordostut via Halifax på Nova Scotia till den stora ödeflygplatsen Gander på östra New Foundland. En gång var den en högst betydelsefull mellanlandningsplats för Atlantrafiken, men förlorade sin betydelse när planen blev snabbare och kunde flyga längre, och låg nu för det mesta tyst, det ekade av tomhet när man gick genom hallarna. Till Boston tog det i regel lite över sex timmar att flyga, sedan ytterligare 4,5 - 5 timmar mot den kanadensiska utposten. Väl häruppe konstaterade nog samtliga ferrypiloter att det låg en förfärlig massa vatten som man måste ta sig över, och med i hög grad skiftande väder och i synnerhet vindar. Att helt enkelt ställa ifrån sig maskinen, tacka för lånet, kanske skylla på något fel och resa hem, var långt mer vanligt än man hört talas om.

En av de första kvällarna i ensamheten på Gander Hotell, en barackbyggnad från kriget, och i väntan på en ny

kompass från fabriken, hamnade jag på ett party i ett privathus. Som så ofta var den mest beskänkte gästen från gamla Sverige. Han berättade på ett av flera skäl brutet språk att han sedan åtskilliga år drev sin näring som pilot i en 150 hästkrafters Super Cub och som chaufför åt "storviltjägare", som från luften sköt varg och björn. Det enda problemet var egentligen att sedan släpa ner skinnen till bebodda trakter. Men, berättade landsmannen, vilken var av bättre släkt i Sverige, dessa binder jag fast under planet på skidorna, sedan är det bara att åka!

FYRA VÄDERSKEPP

På New Foundland hade man sin definitiva beslutspunkt, och det kan ju låta enkelt. Hur mycket bränsle fanns ombord? Tio procents överlast på planet var tillåtet! Fanns det bakom ryggen två fat med vardera 200 liter kunde man klara sig 8-10 timmar med en fart på 160 - 180 knop och valet var lättare. Vid mindre kvantitet måste man landa ganska snart och då var Grönland och flygplatsen Narssassuak på en klipphylla inne i en fjord enda chansen. Norra routen gick då via väderskeppet Alfa och radiofyren Prince Christian på Grönlands sydspets. Sedan var man hänvisad att navigera på Reykjaviks rundradio som var stark och pålitlig. Varje timme skulle man så sända sin position med en särskilt inmonterad HF-radio.

Detta var de stora överraskningarnas sysselsättning. När man ropade en viss station svarade inte sällan den längst bort belägna.

- Gander Radio from SE-ECU, positionreport, over! -SE-ECU from Santa Maria Radio, can we help you, come in please !

Ferryflygningar från USA på 1960-talet



Mu 2

En gång slutade elmotorn för den hängande antennen att fungera och vi fick fortsätta resan över halva Atlanten med antennen ute och med starkt reducerad fart till Island. Bränslemarginellt, det kan vi lova! Mellersta vägen var tuffast! Den gick fem timmar rakt ut mot Ocean station Charlie, sedan väderskeppet Juliette, vilket bemannades av portugiserna och ytterst sällan svarade på radioanrop. Nu kunde man fördriva en god stund med att räkna prickar och streck från speciella radiofyror i Bushmills på Irland och Sevilla i Spanien för att försöka fastställa hur långt man hade till den irländska kusten, något som kunde slå fel på nästan hur mycket som helst (Consolsystemet). Men, sysselsatt var man !

Valdes Belfast eller Dublin som mål i stället för Shannon eller Prestwick kunde man kallt räkna med att det "dammade" i bränsle tankarna när man väl var framme. Väderbåtarna var ofta till ovärderlig hjälp om de svarade. Dessa fungerade som långvågsradiofyror, här kunde man få veta sin fart och de senaste vindarnas riktning och styrka på olika höjder, sin exakta position och så fick man en liten klapp på axeln: - Good luck, pal, you need it! Södra vägen var den längsta. Här hade man som regel också de svagaste medvindarna. Nästan alltid var vinden annars 20 - 30 knop mot öster, dimrisken på ögruppen Azorerna var också större.

FLERA FERRYESS.

Gander Hotell i tallskogen en bit från flygplatsen rymde alltid ett visst pilotklientel, vars medlemmar byttes ut endast ytterst långsamt. Vissa hade bott där i månader under väntan på kurage,

eller - vilket man skyllde på - bra vindar alternativt reservdelar från Staterna.

Här bidade man sin tid drack mörk i benen och rekvierade ibland upp sina fästmör eller frillor.

De verkligt tuffa grabbarna låg aldrig ens över. Nej, de kom, tankade och for igen och kunde göra 2 - 3 ferryresor i veckan mellan USA och Europa. En sådan var Walt Moody. Flyg på natten, sa han, då är luften inte så aktiv, du kan se ljusen från sjöfyror och stjärnor, men flyg aldrig högre än 9000 fot (2700 m) för då ser och räknar du sämre! -Vädret? Bullshit, inget att bry sig om! Dalmasen Sten Englund var lite av en nestor i sällskapet. Hade emigrerat till Amerika efter ett flyghaveri där han ansågs ha felat. Han flög det mesta som gick att få upp i luften, även små, enmotoriga plan, få andra ville ta över sådana. Sten hade en rad egna teorier vid sina resor. På dagen flög han alltid strax över vågtopparna! - Då riskerar du aldrig motvind, menade han!

-Jo men, då har du ju ingen räckvidd på fyrarna, menade vi yngre och grönnare! - Vad fan skall du med fyrar till när Atlanten avslutas med en kontinent som är 1400 mil lång, den börjar i Nordnorge och slutar i Kapstaden, skrattade Sten! Ibland hamnade han på Island när han riktat in sig på Irland, en annan gång slutade resan på en sandstrand i södra Frankrike.

Sten Englund försvann kort därefter spårlöst runt Nantuckets fyrskipp efter en start från Coran Airport med en Beech Debonair. Han återfanns aldrig, men hans minne lever, liksom hans solvargsgryn när det började kärva till sig. För Sten var ingenting drastiskt, han var ju född rumpmas!

MÅNGA OLYCKOR

Har då situationen ändrats?. En helikopterpilot berättar: -Det händer så gott som varje vecka att vi får gå upp vid Grönlands sydspets och hjälpa ner orutinerade piloter ofta i för små plan. En del har inte ens flygplatskartor eller

fyrfrekvenstabell med sig. Ibland går man i berget vid inflygning till det besvärliga och farliga Narssassuak då vädret är för dåligt. Uppe på iskapen ligger också många havererade plan både små och stora. Det verkar som om man inte lärt sig att känna respekt för långa färder över hav.

Men, annars är flygningarna mycket enklare nu för tiden. Flygplanen är säkrare, utrustningen är bättre och navigeringshjälpmedlen förfinade och betydligt noggrannare.

I början av 1960-talet var nästan varje resa på sitt sätt ett äventyr. De som då sysslade med ferryflygningar var ett litet gäng pionjärer, av vilka kanske hälften inte längre är i livet, och att vara pionjär lönar sig som bekant sällan!

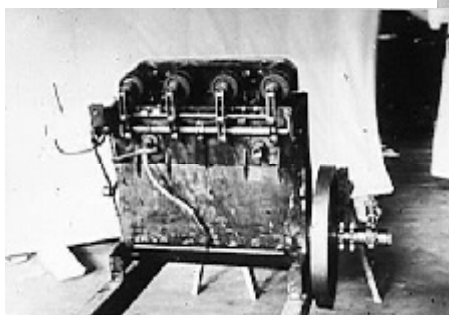
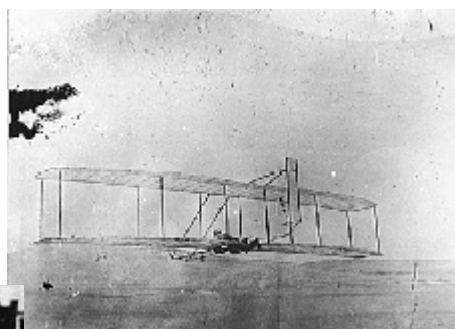
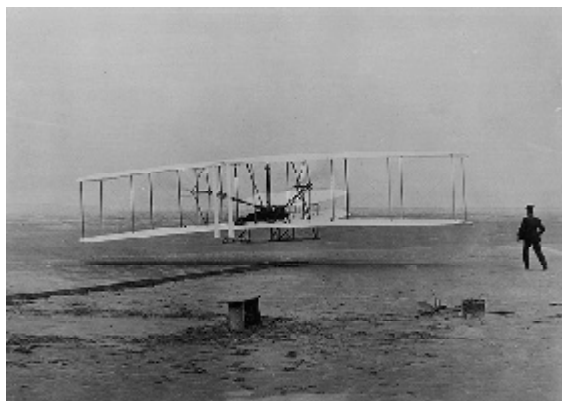
Ulf Wiberg

Flyget 100 år

Den 14:e december 1903 singlade bröderna Wright slant om vem som skulle få flyga deras Wright Flyer för första gången. Wilbur vann. Under starten tog dock Wilbur i lite för mycket med sidrodret så att planet skadades utan att ha lyft.

Två dagar senare, den 16:e december, var planet reparerat men vinden passade inte. Ytterligare en dag senare, den 17:e, lyfte planet med Orville som pilot och den så kända bilden t.h. togs. Flygturen blev 12 sekunder lång.

Den dagen flög bröderna ytterligare tre gånger allt längre sträckor. Sista flygningen den dagen blev nästan en minut lång.



Innan den historiska dagen hade bröderna byggt glidflygplan - det första byggde de och flög år 1900.

Bröderna hade inte hittat någon lämplig motor till sitt kommande motorflygplan utan tillverkade sin egen. Den var enkel - luftkyld, men utan kylflänsar, effekten reglerades genom att tändpunkten försköts.



Ny styrelse 2003



Har du vad som krävs för att vara med och leda LFK? Är du en drivande person som inte är rädd för utmaningar och som trivs med att fatta beslut där hänsyn måste tas till många variabler? Vill du vara med och påverka DIN flygklubb i rätt riktning?

Då vill vi ha ditt namn på vår lista! Valberedningens arbete kommer att bedrivas förutsättningslöst och vårt mål är att ta fram en stark och effektiv styrelse som på ett dynamiskt sätt anpassar sig till medlemmarnas krav. Om du känner att det kan vara något för dig vill vi att du hör av dig till oss snarast. Du kan också höra av dig till oss om du vill rekommendera någon annan till en styrelsepost.

De styrelseposter som ska tillsättas är ordförande, 4 ledamöter samt 3 suppleanter. Dessutom ska två revisorer, jämte 2 suppleanter för dessa, väljas. Mandattid för ordförande, revisorer och suppleanter är 1 år och för ledamöter 2 år.

Du kontakter oss enklast via e-post: nystyrelse@hotmail.com. Du kan också kontakta oss via telefon enligt nedan.

Alla inkomna förslag kommer att behandlas konfidentiellt inom valberedningen.

Tag chansen att få förvalta och utveckla Sveriges bästa flygklubb under en tid då mycket händer inom flyget!

Daniel Hoffmann, 013-27 40 03 (kväll), 070-605 83 75 (dygnet runt)

Martin Håkansson, 013-27 47 90 (kväll), 073-344 22 08 (dag)

Leif Andersson, 013-39 64 44 (kväll), 013-31 44 88 (dag)

Valberedningen

Förra numrets tävling - rätt svar

I förra numret av Kontakten uppmanades läsarna att gissa var vodstående bild är tagen - och det var tydligen svårt, för endast några enstaka svar kom in. Rätt svar är **Ludvika**, och den som visste det var Viktor Lindman som vinner ett litet pris i form av en Gripenpenna med laserpekare i. Grattis!

Idén till tävlingen kommer från Lennart Johansson, som också bidragit med bilden. Han skriver:

Bilden är tagen i början av augusti 2002 på ESSG, Ludvika flygplats, i gamla tider även kallad Nyckelmyra. Jag är uppväxt i Ludvika och besökte i somras min bror Kjell som bor kvar i Ludvika, det är han som har tagit fotot. Det har också visat sig att jag är gammal bekant med segelflygchefen i Ludvika, Bengt Forsberg, som jag i min ungdom under flera år spelade tillsammans med i Ludvika musikkår. Ytterligare en av musikkårens tidigare medlemmar är i dag flygande medlem i LFK, Bo Tengstrand. Flygplatsen som ligger en knapp mil sydväst om staden på nästan 900 ft MSL har en asfalterad bana på drygt 800 meter och är även försedd med banljus, och de omgivande höjderna som syns på bilden når upp till 1260 ft MSL.

