

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 3 2004



KM-, Debutant- och Safaritävlingen (sid. 9)



Krister och Gert grillar på vårfesten (sid. 7)



Klubbutflykt till
Åland (sid. 6)

Innehåll:

- | | | | |
|---|---|----|---------------------------------------|
| 2 | Insändare | 8 | Rödnacke och några till |
| 3 | Ordförandens spalt | 8 | Gula spåret återuppstår |
| 3 | Flygchefen har ordet | 8 | Aktuella landningstävlingens resultat |
| 4 | Sekreterarens spalt | 9 | KM-, Debutant- och Safaritävlingen |
| 4 | Jourtjänsten | 10 | EAA fly-in på Barkarby |
| 5 | Flygning i okontrollerad luft söder om Hovetorp | 11 | Viktuppgifter |
| 6 | Ålandsresan | | |
| 7 | Vårfesten | | |

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Tomas Karlsson

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. 4): 31/7

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

E-postadress

expedition@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

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

På gång i LFK

Klubbutflykt till

Lyon v. 28

Gripen 4 16 aug.

Klubbutflykt till

Billund 20 aug.

Gripen 5 30 aug.

Gula Spåret 4-5 sept.

Gripen 6 13 sept.

Höstfest 24 sept.

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

Insändare

Många tycker att Linköpings Flygklubb är en suveränt bra flygklubb där det händer en hel del och åker man ut till SAAB-fältet en dag med vackert väder så stöter man alltid på någon man känner eller för den delen någon annan trevlig prick som man ännu inte lärt känna. Även om det är bra så betyder det ju inte att vi inte ska sträva mot att bli ännu bättre och mycket arbete pågår inom diverse områden, såsom internetbokningssystem, en uppräfschad hemsida, nya flygplan, hangarplatser m.m.

Det finns en sak som jag tycker Linköpings Flygklubb dock verkligen borde ta itu med och som jag tycker att jag som pilot rent ut sagt skäms för när jag ska ut och flyga med passagerare, kanske framtida piloter eller så bara vänner eller bekanta, i vilket fall som helst människor som vi vill ge den bästa flygupplevelsen som det bara är möjligt. Detta som jag talar om är headseten. Varje gång jag ska ut och flyga med passagerare så får jag ränna runt i olik flygplan och leta upp headset som fungerar "någorlunda bra" (observera uttrycket!). Om jag ska åka en längre sträcka med 3 passagerare i planet så kan jag inte räkna med att samtliga headset kommer att fungera hela sträckan. Detta innebär att jag eventuellt måste ta med mig ett headset i reserv. Jag accepterar INTE synen att det är huvudsaken att pilotens headset fungerar. Jag tror inte de som ser det så förstår hur tråkigt det är att sitta där och inte kunna hänga med på allt de andra i flygplanet säger. Nu har jag tack och lov själv ett eget headset. Jag vet inte hur jag skulle stå ut utan det!!

Förutom funktionaliteten så ser många av headseten rent ut sagt fördjävliga ut! Delar hänger och dinglar, sladdar är trasiga, skumgummit sticker ut och gör det allmänt obekvämt att använda dem.

Mitt råd nummer ett är: LFK omsätter mycket pengar på ett år. Ta 20.000-30.000 och köp ett tiotal NYA headset och SLÄNG de gamla. Sluta upp att försöka tillämpa någon slags "hålla dem vid liv så länge det går att sätta dem på huvudet"-metod!

Mitt råd nummer två är: Bygg ett skåp för headset där varje pilot hämtar och lämnar samtliga headset före och efter flygning. Helst borde de numreras och kvitteras ut så att de behandlas med respekt. På detta sätt behöver man aldrig springa ut och leta i varenda flygplan efter headset. Headseten skulle dessutom bli långlivade då de slipper ligga ute i kyla och hettan dag ut och dag in. Jag vet att det innebär en större påfrestning för kontakterna då det slarvas med i- och urkoppling men där måste vi i så fall bättra oss. Under skoltid måste ju inte headseten tas i och ur efter varje pass utan vid kanske bara vid dagens början och slut. Gör det sedan till jourpassets slut och början. Vi vet vem som flygit planen och således vem som slarvar med att lämna headseten kvar efter sig.

Med förhoppningar om en förbättring på ett område där det verkligen behövs

Martin Karlsson

Ordförandens spalt



Sommaren är kommen och semestertiden är i annalkande eller kanske rent av redan här. Om våren är en bra tid att flyga, inte minst för att uppleva den spirande grönskan efter den något gråa östgötavintern, så är naturligtvis sommaren än bättre. Det finns, tycker jag, några givna flygresmål som man inte får missa den här tiden på året. Visby är ett av dessa. Boka en livbåt och flytvästar (utöver flygplan), ring in en färdplan en

stund i förväg, lasta in familjen eller några vänner, kurs 115 grader och lite extra höjd över havet och vips så sitter man där i den lummiga uteserveringen bland kyrkoruinerna på S:t Hans café och insuper sol och sommar förgyllt med kaffe och räksmörgås. Eller varför inte eftermiddags-/kvällsturen till Visingsö med picknickkorg och badet, där man i det närmaste kliver direkt från flygplanet ner i det bassängbottenlika vattenbrynet och simmar ut i det klara Vätternvattnet.

Steket från sol, sommar och flygresor till långdragna domstolsprocesser känns långt. Icke desto mindre har nu den fem år långa rättsprocessen kring Bellancamålet kommit till sin slutpunkt. Stockholms tingsrätt dom utföll till vår fördel. Vår motpart överklagade till Svea hovrätt. Svea hovrätt undanröjde Stockholms tingsrätts dom och hovrättens dom

utföll följaktligen till vår nackdel. Vi överklagade Svea hovrätts dom till Högsta domstolen men nåddes torsdagen den 13 maj av beskedet att Högsta domstolen inte beviljar prövningstillstånd. Därmed står Svea hovrätts dom fast. Detta innebär naturligtvis en ekonomisk förlust för oss men trots detta måste vi, som redan sagts åtskilliga gånger, nu lägga den här historien till handlingarna och ta nya tag.

Vi fick under våren erbjudande om att köpa den Mooney Ovation som finns stationerad i nya hangaren. Under en tvåveckorsperiod i slutet på april genomfördes en gedigen utvärdering av denna Mooney Ovation ifråga om intresseunderlag i klubben, timpriskalkyler, finansieringsalternativ etc. Slutsatsen som baserades på resultatet av denna utvärdering blev emellertid att vi avböjde erbjudandet att i nuläget köpa detta flygplan.

Emellertid fortsätter arbetet med att utvärdera ett antal olika flygplanstyper som är intressanta att komplettera klubbens flygplanflotta med. Vi undersöker också möjligheten att ta hit något av dessa flygplan under några dagar/veckor för att ge de klubbmedlemmar som är intresserade möjlighet att provflyga.

Ha en skön sommar med många härliga flygupplevelser, trevliga resmål, semester och mycket avkoppling.

Tomas Karlsson

Flygchefen har ordet



Sommaren 2004 är den första på länge utan omfattande banarbeten på Saab-fältet. Och för första gången ska Skyways flyga till Köpenhamn även under industrisemestern, så Saab-tornet kommer att vara öppet en stor del av dagarna.

Klubbens personal behöver som alla andra semester, så bemanningen på vardagarna blir lite mindre än vanligt under sommaren. Det är viktigt att telefonpassningen fungerar, så alla medlemmar som befinner sig i

klubbhuset uppmanas hjälpa till med att svara i telefon. Det är inte fel att avlasta personalen från telefonsvarande även resten av året, och på kvällar och helger är det inte säkert att jourhavande alltid kan svara. Så "Svara mera!"

Arbetena på taxibanorna bör snart vara färdiga, och då kan vi börja använda den nya taxibanan Filip som är avsedd för lätta flygplan. Tänk på att denna taxibana är betydligt smalare än de övriga. Fälttjänsten har nu meddelat att taxning över stora plattan framför terminalen i princip är förbjudet, utan vi ska alltid använda taxibanan förbi Skyways-hangaren såvida den inte är blockerad.

Vid många flygningar är det aktuellt att särskilt kontrollera vikten på passagerare och bagage. Bl a är Cadet-erna begränsade

som 4-sitsiga plan och bland 2-sitsarna är det särskilt LCU, men även Cessnan IFX som har låg tillsatsvikt. För att underlätta denna "viktiga" del av färdplaneringen har jag sammanställt ett A4-blad med relevanta uppgifter om våra åtta flygplan, som återfinns på annan plats i detta nummer av Kontakten. Observera att flygplanindivider av samma typ kan ha olika tillsatsvikt. Med hjälp av tabellen kan du se hur mycket pilot, passagerare och bagage får väga vid full tank, standardtank, halv tank och kvarts tank.

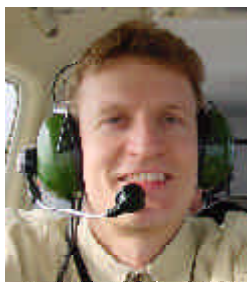
Den aviserade omcertifieringen av Bellanca Super Decathlon är fortfarande inte klar, men när den kommer till stånd så kommer tillsatsvikten att ökas med ca 65 kg för normal flygning, vilket gör att flygplanet därefter kan betraktas som 2-sitsigt även vid resor. Vi måste dock i så fall byta landställ på LCU. För avancerad flygning är dessvärre ingen höjning av max-vikten aviserad.

Den 10 maj hade trafikledningen på Saab och Malmen bjudit in intresserade LFK-are till ett informationsmöte om luftrumsfrågor på den nya militära flygskolan på Malmen. Det blev ett givande möte där vi först redogjorde för varandras verksamheter och därefter ventilerade de konsekvenser för flygtrafiken runt Linköping som den nya verksamheten på Malmen kan leda till. Läs mera på annan plats i Kontakten om den speciella problematiken i okontrollerade luften söder om Saab kontrollzon.

Denna gång kan vi gratulera Mauritz Nordstrand och Magnus Sjöberg till sina instrumentflygbevis.

Sture B

Sekreterarens spalt



Det blev tyvärr ingen Mooney för klubben denna gång. Långa diskussioner hölls inom styrelsen samt med Sectra om vi skulle överta LBM. Vi lyckades dock inte räkna fram ett tillräckligt lågt timpris samt att vi bedömde det potentiella flyguttaget för lågt. Synd eftersom det utan tvekan är ett härligt flygplan.

Vad det gäller Jodelen så har vi just nu problem med att definiera villkoren för det tekniska underhållet. Vi får se om det går att lösa.

Jakten på framtidens flygplan går vidare. Noteras skall att flygtidsuttaget har sjunkit något de senaste åren från 3500 h/år till 3000 h/år. Vår flotta bör anpassas till detta faktum. Kanske

går uttaget att öka om vi skaffar rätt flygplan, eller har vi så bra flygplan som möjligt nu?

Luftfartsinspektionen har inspekterat vår Flight Training Organization. De var nöjda med hur vi kvalitetssäkrar utbildningen. Det noterades att vi inom något år måste förnya vår simulator för att kunna fortsätta med IR-skolningen.

Det finns planer på att införa ett Internetbaserat bokningssystem. Ett system är under framtagning och beräknas provköras senare i höst. Sedan får vi se om det kan vara något för klubben. Sådana här system finns i en del andra klubbar så det borde väl fungera för oss också.

Det här var en del av det som diskuterades på styrelsemötet i maj. Möten som föresten kan bli ganska långa. 4-5 timmar är inte ovanligt! Vill ni veta mer så finns alla protokoll i bokhyllan bredvid bokningsdisken.

Peter Purin

Jourtjänsten



Fyll i luckorna i juli och augusti!

För närvarande finns ca 10 kvällar oteknade under respektive juli och augusti. Dessutom behövs dagjour under två veckor - då ingen lärare jobbar under två veckor mitt i juli. En separat teckningslista sätts in före julibladet om dagjourer. Det kommer att delas på fm och em-pass, vardera om 5 jourpoäng. Med andra anpassat för alla som anser sig bidra med andra tjänster inom tävling, mm. Det finns ju inskrivet en arbetsplikt på 5 jourpoäng även för de som jobbar i (informella) arbetsgrupper.

Ställ upp en halvdag i juli för att hjälpa till att hålla flygplanen i luften under semestertid.

Hälsningar **Lennart Magnusson**, jouransvarig



Pinch-Hitter-kurs

Denna kurs utformades ursprungligen för att en anhörig - eller annan person som ofta medföljer en privatflygare - skulle kunna få så mycket flygkunskap att man vid plötslig inkapacitet hos piloten kan ta över flygningen och med rimlig säkerhet kunna flyga till ett flygfält och genomföra en landning utan större risk för personskador.

Kursen omfattar 4 tim skolning med bl a navigerings- och landningsövningar, samt en kväll med teori. Jag vet att det för närvarande finns intresse för sådan kurs, och inbjuder härmed intresserade att anmäla sig till LFK exp eller pinchhitter@lfk.se. Om den anhörige piloten har deponerat kapital, så gäller rabatten även för deltagaren i pinch-hitter-kursen.

Sture B

Flygning i okontrollerad luft söder om HOVETORP

Den nya militära flygskolan på Malmen innebär ökade flygaktiviteter även i okontrollerad luft. Flygskolans övningssektorer ligger visserligen mestadels långt från Linköping, men då flera skolflygplan ofta flyger hem till Malmen ungefär samtidigt kan det ibland bli tät trafik med SK60 på vissa ställen. LFK och andra som flyger VFR runt Linköping kan beröras, särskilt i området söder om inpasseringspunkt HOVETORP.

Flygskolan har nämligen en inflygningsrutt VFR från Brokind och in mot Malmen. Planen kommer sjunkande från ca 600 m höjd över marken till ca 300 m (motsvarar ca 1200-1300 fot QNH) via Brokind / Bestorp och sedan via västra delen av sjön Rengen bort mot Malmen. Farten är ca 550 km/h (ca 295 knop). I samband med höjdminskningen övergår dom från Östgöta Kontroll till Malmens tornfrekvens. Dessutom syns dom på radar i Saab-tornet.

En skiss som visar flygvägarna finns på anslagstavla på klubben.

Eftersom det rör sig om okontrollerad luft kan man normalt inte räkna med trafikupplysning om de militära skolplanen, särskilt som flygplan i området kan ligga på åtminstone 3 olika frekvenser. Utan vad som gäller är den s k "se-och-bli sedd-principen" och väjningsregler enligt BCL-T. De militära

planen har naturligen i praktiken ett större väjningsansvar på grund av deras väsentligt högre fart.

Även om det är svårt att bedöma i vad mån ovanstående kunna påverka flygsäkerheten, så finns det anledning för oss att minimera antalet flygrörelser i området på de tider som flygskolan normalt använder för inflygningar till Malmen.

Det gäller vardagar, i första hand tidsintervallen

09.20 till 10.00	11.00 till 11.40	13.30 till 14.10
15.10 till 15.50	17.00 till 17.40	

med undantag för sommaruppehåll, som i år är vecka 27, 28, 29 och 30 (28 juni till 23 juli).

Under ovanstående tider kan det vara lämpligt att alltid flyga väl öster om sjön Rengen vid in- och utflygning till / från ESSL via HOVETORP.

Långt framskridna planer finns att införa ytterligare en inpasseringspunkt till Saab kontrollzon vid södra spetsen av sjön Erlängen (i närheten av Grebo). I de fall IFR-inflygning pågår till bana 29 kommer man då att få färdtillstånd till/från fältet via väntläge GOLFBANAN för att inte komma för nära finalen bana 29.

Rapportera gärna iakttagelser och ev kommentarer med anledning av ovanstående.

Sture B, flygchef

Återpubliceras
på förekommen
anledning

Nya rutiner vid tankning av LFK:s flygplan

Som många redan märkt har hanteringen av bränslekorten förändrats något. Numera finns alla kort, dvs. också kontantkortet, samlade i ett nyckelskåp som är monterat vid kortautomaten. Hanteringen framgår av följande:

- ♦ Ett nytt nyckelskåp är monterat under kortautomaten vid bränsleanläggningen.
- ♦ Samtliga bensinkort har flyttats från flygplanen till det nya nyckelskåpet.
- ♦ Kontantkortet, som endast används till gästande flygplan utan eget fungerande SHELL-kort, har flyttats från skåpet på kontoret till det nya nyckelskåpet.
- ♦ Skåpet öppnas med den vanliga C-nyckeln, dvs. samma nyckel som går till grindarna och till klubbhuset.
- ♦ Korten i det nya nyckelskåpet får aldrig lämna kuren vid kortautomaten.
- ♦ Nya SHELL-kort finns nu också i resedagböckerna tillsammans med korten för de övriga bensinbolagen.

Vid tankning här på ESSL

Använd **ENDAST** de kort som finns i det nya nyckelskåpet. Här finns ett kort till vart och ett av våra flygplan. Kontantkortet används uteslutande vid behov till gästande flygplan. Gästande flygplan får alltså inte tankas med ett kort tillhörande något av våra flygplan.

Vid tankning av SHELL-bränsle på annan flygplats

Använd **ENDAST** de kort som finns i resp. resedagbok.

Till sist:

- ♦ Lägg tillbaka kortet i skåpet på sin markerade plats så snart Du använt det i kortautomaten.
- ♦ Se till att skåpet blir låst innan Du tankar flygplanet.
- ♦ Blanda aldrig korten i nyckelskåpet med de kort som ligger i resedagböckerna. Då får vi betala Din tankning två gånger...
- ♦ I övrigt är allt som tidigare

Ålandsresan

Varför åka båt till Åland? Tja inte vet jag. Bättre att flyga dit en vacker dag i maj. Det tar bara två timmar från Linköping. Per, Peter, Håkan, Kristina, Gert och Lennart tog KMH och IUD och drog iväg. På vägen dit stannade vi på Troslanda. Ett ganska kort gräsfält i fint skick. Mysigt ställe. Sedan tvärs över Storstockholm till Norrtälje. Där hade de en flygdag. Det var fullt av flygplan på den ganska trånga plattan. Helikopter kunde man få flyga. Korv fanns på grillen, och vilka mackor sedan. Från Norrtälje är det bara en halvtimme till Mariehamn. Det var sky clear men som I-pilot fick det trots det bli en VOR DME Rwy 03, bra träning. Det var ingen hemma i tornet men vi hade kollat per telefon så det gick bra att landa ändå. För att komma



Väldigt mysigt gräsfält i Troslanda i fina omgivelningar.

ut från flygplatsen hade vi pratat med säkerhetsavdelningen och fått instruktioner om vilken knapp som man övrigt hade grinden till flygplatsen. På Åland får man sitta sex passagerare i en Volvo kombi taxi. Det var ju bra. Iväg till det fullriggade stångfartyget Pommern. Så bra blev segelfartygen innan ångmaskinerna m.m. tog över. Intressant att se, byggd 1903 och användes i princip fram till andra världskriget. Efter det kulturella blev det som vanligt på våra



Norrtälje bjöd på en hel del folk och flyg på den lilla flygdagen.



Ålands Segel Sällskap bjöd på lamm och skaldjur.



Fullriggaren Pommern vid Mariehamns strandpromenad.

utflykter, ett besök på en fin restaurang. Ålands Segel Sällskap ligger också vid kajkanten. Åter till flygplanen. För att skoja till hemresan landade vi först på Vallentuna. Ett privatägt fält i kanten av Arlandas kontrollzon. Gnesta nästa. I Gnesta har man intressanta regler för trafikvarvet. Från Gnesta fick det bli en I-flygning igen. Helt i VMC tyvärr men ändå. Navigeringen blir enklare och man får flyga raka spåret hem. Det blev ingen tax free eller smörgåsbord på den här Ålandsresan men det får man väl fixa om man åker båt, någongång.

Peter Purin

Vallentuna har ett rejält långt gräsfält.



Efter besök uppe i tornet var det dags att dra iväg igen.



Vårfesten

Gert och Krister
grillar i regnet

Den 11:e juni var det vårfest på LFK. En tradition som blev mycket lyckad med många deltagare, god mat och trevlig samvaro.

Denna gång var det Anders Rubensson som höll i arrangemanget och han hade bullat upp med fördrink med tillbehör, fläskkarré med cous-cous-sallad och glass med maräng och banan som efterrätt. Trots att vädret bjöd på spridda skurar och åska grillades köttet utanför klubbstugan. Gert och Krister stod för den insatsen.

Efter fördrinken visade Thorleif Gustavsson med lite stöd från undertecknad bilder och berättade om hur det är att bygga ett eget flygplan och vad det finns för typer av projekt att välja på. Thorleif avslutade med att visa en video från förra årets Oally.

Ett mycket lyckat arrangemang, således!

Text & foto: **Anders W**



Anders hade sin **19 dagar**
gamla son med sig



Rödnacke och några till

Att vara ensam pilot för affärs-, industri- och bankfolk på 1960-talet var också att vara något av en underdånig betjänt som bar väskor och dessutom alltid skulle stå till tjänst oavsett tid på dygnet. Någon ironisk slav döpte oss också till feodalkuskar!

Men, medan de allra flesta av oss var artiga och fåordiga så fanns det en och annan som kunde ge svar på tal. En sådan var närkingen Rödnacke. Ja, smeknamnet hade han fått av en själv flygutbildad industripamp, vilken tyckte att pilot R blev så illröd i baken när han flög in för att landa i dåligt väder.

Den annars rätt sävliga närkingen flög en gång en Queen Air 80 där passagerarna kunde förflytta sig och byta plats i planet om de så önskade. Detta medförde dock fullt märkbara balansförändringar i planet, vilket gjorde att piloten fick arbeta med trimhjulet, stort som en desserttallrik. Efter kanske en timmes flygning med ständiga trimändringar, passagerarna hade groggafton, öppnade piloten så dörren mellan cockpit och kabinen: - Vad fan gör ni där bak, dansar ni vals? Sitt stilla i planet så att jag slipper snurra på trimratten som en djävla positivhalare!

En annan gång skulle kapten R flyga ett gäng industrifolk från Jönköping till Bromma, tjock dimma rådde. Chefen för bolaget var känd som lite högdragen, arrogant och nedlåtande, så när laget steg på planet ville han imponera på sitt folk med orden: - Jag förutsätter att ni har generalstabens karta med idag! Piloten: - Så djävla primitiva hjälpmedel som generalstabens karta använder vi oss inte av!

Start i dimma, flygning hela vägen i moln och landning på Bromma i dimma. När de kommit in till sin parkeringsplats och passagerarna just skulle stiga ur ropade R till företagsledaren: -Vad fan tror ni att vi skulle haft för nytta av generalstabens karta idag?

Men det skall sägas, att det endast fanns ett par taxifygpiloter i hela landet med mod och pondus att ta upp en diskussion med dessa höjdare som vi alltid flög. Rödnacke var en, prästsonen Ankan från Dalarna en annan.

Ett exempel hur det kunde gå till när man var näst intill "livegen" var följande. Andrepiloten Manne och jag skulle dagen före en midsommarafton flyga folk från företaget Mölnlycke till Amsterdam för ett kort möte och hem på midsom-maraftonens morgon. Vi räknade med att vara åter i Norrköping klockan 1200. När vi så landat på Schiphol och passagerarna debarkerat sa den chef som varit reseledare glatt och hurtigt: - Jaha, tack, då ses vi dagen efter helgen klockan 0900 för hemresa, alltså med en mellanliggande helg fyra dagars stopp. Vi blev helt svarslösa, men så: - Nej men hemresan var ju beställd till i morgon f m! – Nej, det har det aldrig varit tal om! Så stod vi där i en dyr storstad, fyra dagar och nästan utan pengar. Det här var före kreditkortens tid. När vi betalat avgifterna för landning och parkering hade vi så mycket pengar kvar att vi kunde äta under två dagar, att bo på hotell var helt omöjligt! Vi låg och satt alltså i flygplanet över hela midsommaren år 1965 och nästan utan mat. När vi kom hem ville vi ställa vår egen ledning till svars, men man svarade bara glatt: - Hade vi sagt att ni måste stanna i Amsterdam över helgen så hade ni ju nekat att ta flygningen. Att vi inte hade fått reseförskott till hotell, mat och annat var det ingen som man funderade över.

Så kunde det alltså vara att agera feodalkusk för 30-40 år sedan!

Ulf Wiberg

Gula Spåret återuppstår



Eftersom Klubbmästerskap och Safaritävlingen slagits ihop till ett arrangemang, så blir ett tävlingstillfälle s.a.s. ledigt. Därför vill vi väcka till liv den gamla godingen "Gula Spåret".

Gula Spårets historia sträcker sig långt tillbaka i tiden inom LFK. Avsikten med nystarten är att locka färskare piloter och de som inte brukar tävla så ofta att delta i en tävling som inte är lika pretentiös som precisionstävlingar. Ingen färdplanberäkning, ingen sekundtidhållning, inga hemliga tidkontroller, bara flyga och ha kul!

Du får en karta med en inritad bana som följer vägar, stigar, åar, bäckar, sjöstränder och andra terrängformationer. På din tilldelade starttid ger du dig iväg. Banan tar ca 45 minuter att flyga. Under tiden ska du spana efter duktecken som finns utlagda längs banan. Du får också med dig några foton, som är tagna någonstans ute efter banan. Läget av dukarna och fotomålen markerar du på kartan. Efter landningen får du för tävlingsledaren redogöra för det exakta läget av det du har hittat.

Låter det här intressant? Då är du hjärtligt välkommen den 4:e sept. Anmälningslista kommer att sättas upp på klubben!

Per Persson

Aktuella landningstävlingresultat

De fyra bästa i varje tävling presenteras:

Gripen 1 -04

26/4 -04

1: Lars Östling	35 pr.
2: Anders Wallerman	101 pr.
3: Gaute Thomassen	107 pr.
4: Peter Purin	141 pr.

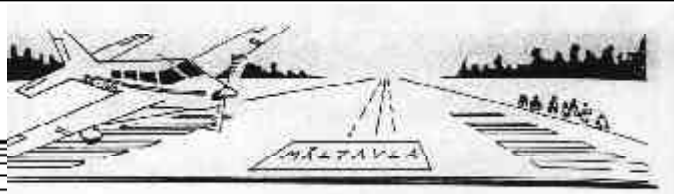
Gripen 2 -04

17/5 -04

1: Anders Wallerman	45 pr.
2: Peter Purin	116 pr.
3: Lars Östling	136 pr.
4: Lars Theodorsson	513 pr.

KM, Debutant och Safaritävlingen!

Öppet
Klubbmästerskap
& Debutanttävling
2004



Precis som planerat kunde vi genomföra tävlingen lördagen den 22:e maj, vädermakterna stod på vår sida, det var bara någon tävlande som fick en liten regnskur och med tanke på att jag senare under kvällen på Correns internetsida läste om att det haglat "snöbollar" utanför Gistad vid 16-tiden, så får vi vara mer än nöjda. Undertecknade tävlingsarrangör var taggade till tusen för att det hela skulle gå i lås, ty vi hade ju inte några manuella tidskontroller utan förlitade oss helt på GPS-systemet och programvarorna. Det visade sig fungera både snabbt och bra, mycket tack vare den hjälp som vi fick av Steven Jenkins (PPL-elev) med utvärderingarna, resulterande i att redan en halvtimme efter att vi hade påbörjat landningsserierna var nav.resultatet klart, vilket aldrig tidigare inträffat.

Vi blev 15 st tävlande, 8 från LFK (varav hela 5 debutanter) och 7 st utifrån, i huvudsak samma "ringrävar" som brukar komma och träna inför SM. Deltog gjorde också en i LFK utbildad pilot, Marcin Tubylewicz, som nu tävlade för Stockholms FK.

Det är bara att gratulera vår Kontaktenredaktör Anders Wallerman som efter många års idog träning placerat sig bland eliten och lyckades ännu en gång ro hem KM-segern och vår PPL-meteorolog Lars Nilsson utförde en mycket bra flygning, vilket räckte till Debutantmedaljen.

Lars-Inge Karlsson från Gävle vann Safari, han var den ende av de tävlande som hittade alla de tio hemliga dukmålen och det är första gången som trofén hamnar utanför Linköping och Stockholm. Erling Lindholm gjorde, trots lite byig vind en suverän landningsserie med endast 40 landningsprickar och säkrade priset för bästa landningar.

Jag vill nämna att vi hade haft plats för fler LFK-tävlande och vad jag verkligen saknar är tidigare års debutanter, avsikten är ju att man skall uppskatta den här tävlingsformen med precisionsflygning och fortsätta tävla, även om inte resultatet blir toppenbra första gången. En sådan här typ av flygning kräver så pass mycket simultankapacitet och koncentration av piloten, så förmågan sitter inte med en gång, utan den måste successivt tränas upp. Men det är bara att ta igen nästa år.

Här kommer den fullständiga resultatlistan:

Place	First Name	Last Name	Comp. No.	Club	Ground Test	Flight Test	Observations	Landings	Total
1	Lars Inge	Karlsson	17	GFK	4	135	40	30	209
2	Claes Magnus	Johansson	12	SFK	5	66	60	104	235
3	Erling	Lindholm	7	SFK	0	165	80	20	265
4	Anders	Hellström	8	SFK	3	114	40	157	314
5	Henry	Lindholm	16	SFK	0	207	120	41	368
6	Anders	Wallerman	14	LFK	15	219	130	141	505
7	Peter	Purin	1	LFK	0	444	400	124	968
8	Marcin	Tubylewicz	15	SFK	0	711	140	153	1004
9	Lars	Nilsson	4	LFK D	8	321	440	322	1091
10	Magnus	Linderud	3	LFK D	143	492	520	260	1415
11	Åke	Jarlhäll	2	LFK D	2	807	350	273	1432
12	Martin	Karlsson	6	LFK D	12	864	360	477	1713
13	Bengt	Nyquist	9	GFK	0	1503	450	38	1991
14	Jan	Johnander	11	LFK D	2	1568	490	440	2500
15	Ludwig	Hedberg	5	LFK D	350	1998	410	600	3358

Frazze och Lars



Steven Jenkins och Lars Östling behandlar GPS-data



Claes-Magnus Johansson och Lars Nilsson diskuterar kartan



Under lördagen var bl.a. detta gäng från Linköping på plats med KEN och IFX



Thomas Lilja kom på söndagen med KEN

EAA fly-in på Barkarby

Årets flygfest på Barkarby var som vanligt välbesökt, även av ett flertal gäster från Linköping!

Även i år arrangerades föredrag och workshops, samt de traditionsenliga navrundan på lördagen och Stockholmsflygningen på söndagen.

Det fanns i vanlig ordning massor av tillresta flygplan att titta på. Hans-Christer med medhjälpare från Östflyg visade en DA40 med dieselmotor, och en med glascockpit från Garmin. Panelen med de två bildskärmarna rönt mycket uppmärksamhet och alla som önskade fick provsitta och bli förevisade alla finesser och funktioner. Östflygs representant menade att tillförlitligheten vida överstiger vanliga mekaniska instrument, och att priset på flygplanet

är det samma som med traditionella instrument.

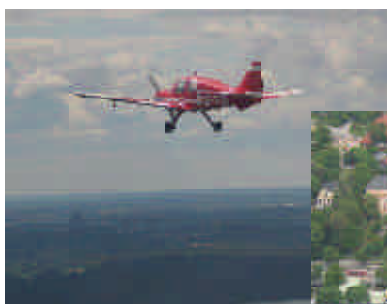
På lördagen besöktes arrangemanget bl.a. av ett gäng från LFK med IFX och KEN, Thorleif med sin Renegade och Ernst med sin RV6 kom dit från Malmen, Pinato med sin Cardinal från Norrköping och Lasse-i-tornet-numera-pensionär och Bert kom dit med en Malmenbaserad Safir och stannade över natten. På söndagen var bl.a. Thomas där med KEN och undertecknad med LCU.

Stockholmsrundan får man förstås inte missa. Lasse och Bert åkte i Safiren och Thomas och jag i KEN. Ett kanontillfälle att få se Stockholm från ovan på relativt låg höjd!

En fullträff, som vanligt.

Text & foto: **Anders W.**

Glascokpit från Garmin visades av Östflyg i en DA40



En av Stockholmsrundans grupper leddes av denna Beagle



Utsikt över Gröna Lund



Lasse och Bert förbereder sig inför Stockholmsrundan



LINKÖPINGS FLYGKLUBB				Viktuppgifter ur flygplanens lastningsinstruktioner, juni 2004 /bje															
	tankn	Cadet	KEN	Cadet	KIL	Cadet	KMH	Archer	IUD	Archer	KIT	C152	IFX	PA18	KEG	BL8	LCU		
			kg		kg		kg		kg		kg		kg		kg		kg		
			1055		1055		1055		1155		1155		760		795		817		
max-vikt			681		664		667		734		729		556		525		623		
tom-vikt			374		391		388		421		426		204		270		194		
tillsatsvikt																			
		liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg	liter	kg		
bränsle	1/4	46	32	46	32	46	32	46	32	46	32	36	25	34	24	38	27		
	1/2	91	65	91	65	91	65	91	65	91	65	71	50	68	48	75	53		
	STD	128	91	128	91	128	91	128	91	128	91	NA		NA		NA			
	full	182	129	182	129	182	129	182	129	182	129	142	101	136	97	150	107		
pax+bag	1/4		342		359		356		389		394		179		246		167		
	1/2		309		326		323		356		361		154		222		141		
	STD		283		300		297		330		335								
	full		245		262		259		292		297		103		173		88		
säten			4		4		4		4		4		2		2		2		

