

Tryckaren

Nr 2/2007

NYKÖPINGS FLYGKLUBB

Årgång 34

Sommar!



Bilden är ett bidrag från Anders Eriksson

En sommar späckad av flygning och
ett nytt nummer av Tryckaren!

Läs två stycken rafflande reseberättelser mm.

I detta nummer kan du läsa:

Ordföranden har ordet

Redaktören har ordet

Info från landingsövningarna

Ishockey + flygning = sant?

Smått & Gott

Flygmässa i Fredrichshafen

Regulations

När jag nästan...

Glöm inte bort att...

**Manusstopp för tryckaren nr. 3 2007 den 31 augusti,
skicka ditt bidrag idag!**

/Red



Ordföranden har ordet

Äntligen har sommaren kommit (åtminstone när detta skrivs) och längtan att komma upp i luften och uppleva friheten ökar i takt med att vädret blir bättre. Bokningarna på motorsidan har varit god senaste tiden vilket ju är trevligt.

Under maj månad skrevs avtal med Östra Sörmlands Flygklubb avseende ASK 21:an (SE-TVH). Avtalet innebär att ÖSFK hyr ASK 21:an under 2007 och våra medlemmar har rätt att flyga som gästmedlemmar hos ÖSFK. Segelflygplan flygs utan timkostnad, motorseglare debiteras som om abonnemang innehas och för övriga plan flyger vi enligt gällande prislista och regler. Avtalet innebär också att ÖSFK:s medlemmar kan flyga våra maskiner som gäst- medlemmar enligt gällande prislista och regler.

Diskussioner pågår dessutom med ÖSFK om att placera Pilatusen på Vängsö för att därigenom öka våra möjligheter att få segelflyga i sommar.

I Nyköpings kommun pågår ett projekt, ”Kvalitetssäkring i Nyköpings kommun”. Det är ett värdegrundandsarbete som skall genomföras i alla bidragsberättigande föreningar. Bakgrunden till kvalitetssäkringen är att kommunen vill försäkra sig om att föreningar i kommunen har en förebyggande tanke bakom sin verksamhet och en fungerande åtgärdsplan avseende bl.a droger, etik & moral.

Inom NFK kommer vi att sätta igång arbetet med att ta fram ett dokument omedelbart efter semestern. Detta är ett arbete som inte skall utföras av styrelsen, utan alla medlemmar skall ha möjlighet att dra ”sitt strå till stacken”. Är du intresserad av att hjälpa till att ta fram detta dokument är du hjärtligt välkommen att kontakta mig.

Under våren har vi haft några landnings- träningar och landningstävlingar. Det är glädjande att dessa har varit hyfsat välbesökta. Även motorseglaren har deltagit. Detta är en typ av ”tävling” som i första hand syftar till att öka flygsäkerheten, men som också bidrar till att öka klubbkänslan. Planerade eskaderflygningar har tyvärr blivit inställda p.g.a dåligt intresse.

Vi gör nu ett lite större försök med en eskaderflygning, där även ÖSFK och Trosa FK förhoppningsvis kommer att delta. Planen är att alla tre klubbarna sammanstrålar på Backamo flygfält (ESGA), söder om Uddevalla, där en sponsrad buss kommer att ta oss på en sightseeing i Bohusläns vackra natur. Vi kommer att grilla och umgås hemma hos mig (10 minuter från Backamo), där det även ges möjlighet till salta bad. Evenemanget är planerat till lördagen 25/8. Även motorseglaren och privata flygplan är välkomna att delta. Mer info kommer senare.

Jag önskar alla en solig och varm sommar!

Tänk på säkerheten

Erik

Redaktören har ordet

Mina damer och herrar...

...är en fras jag använder många gånger dagligen och detta är ett av skälen Tryckaren denna gång blivit nästan en månad försenad och dessutom är tunnare än vanligt. Förutom jobb har jag lyckats späcka även min fritid tjock. I slutet av maj skulle jag och ett gäng lika entusiastiska flygare gå en lågflygsutbildning i FFKs regi. Detta satte en ovanligt kompakt varmmassa effektivt stopp för men det blir ett nytt försök i augusti så jag håller tummarna för iaf planeringsminima VFR!



Blivande lågflygare väntar på väder...

Lite flygning i FFKs regi fick jag göra i slutet av april vilket var väldigt trevligt! Tack till Bengt Torsek för detta! Det var dessutom mycket trevligt att sitta i ett av NFKs flygplan igen, var ett tag sedan. Men det bästa av allt var att se klubbmedlemmar njuta av solen på verandan!

För ett par veckor sedan låg vi på inflygning mot Mora i vackert sommarväder. En privatflygare från Eskilstuna var i området och snurrade för att titta på en gård tror jag han sa. Han hade sin transponder på men han hade inte vridit den hela vägen till "Mode Charlie"

Stay airborne!

Johanna

dvs. höjdrapportering. Min kapten bad honom via radio att slå på denna men istället svarade flygaren att han låg över en by på si och så höjd. Förvirring.

När man slår transpondern till "ON" (även känt som Mode A) så börjar den skicka ut en signal. Men än så länge ingen information om höjden. Man måste vrida hela vägen till "ALT" för att få "Mode C" dvs. höjdrapportering.

Vi har något som heter TCAS (Traffic Collision Avoidance System). Detta tar emot ekon från alla flygplan i närheten och deras höjd i förhållande till vår så länge de har satt sin transponder på ALT. När ett flygplan kommer för nära skriker vårt varningssystem "Traffic Traffic" (kallat Traffic Advisory) för att göra oss uppmärksamma. Har det andra flygplanet också höjdrapportering kan vi även få en "Resolution Advisory" i form av stig eller sjunk.

Om vi flyger på FL150 över ett privatflygplan på 1500fot som inte har Mode C tillslaget får vi en varning följd av att vi vrider nacken ur led "var i he*te är den" tills vi ser en vit prick nära marken. Så var juste och slå på transpondern hela vägen till "ALT", det underlättar massor för både oss och kontrollrerna!

Jag vill ta det utrymme jag har kvar här och dela ut en eloge till "gubbarna". Nu pratar jag om er stabila hustomtär som finns där år efter år och håller klubben i rullning medan andra kommer och går. TACK TILL ER!



Info från landningsövningarna

Liksom tidigare år genomför flygklubben 2 landningsträningar och 5 landningstävlingar ute på Skavsta flygplats.

Nytt för i år och mycket glädjande är att några medlemmar deltar med motorseglaren SE-UDT.

Träningspassen flögs 24 april och 2 maj. Totalt kom 25 piloter, nytt rekord, och provade sina färdigheter. Liten ringrostighet märktes nog hos en del av oss.

Landningstävlingarna startade den 8 maj med 13 deltagare. Fyra stycken flög motorseglaren. Sven-Erik Gellin fick till 102 prickar och blev bäst bland dessa. Mot Göran Aggeroth, som var riktigt på hugget, fanns inget att göra. Han landade nära 0-linjen och fick bara 59 prickar. Bästa prickplockare den kvällen blev undertecknad som fick ihop hela 298st Men det är bara att komma igen. Av de 5 deltävlingarna får man ju räkna bort de två sämsta resultaten.

Kvällen avslutades med varm korv och bröd i klubblokalen vilket uppskattades.

Vid landningstävlingen nr 2 den 29 maj deltog 15 medlemmar. Tror det är rekord igen!

Genomgående lite lägre prickbelastning denna gång så träning ger resultat. Även den här gången placerade Göran A. i planet SE-LTH, huvudhjulen nära 0-strecket och vann. Men därefter var det jämnt med Anders Eriksson/Rune Leindahl på delad 2:a plats och S-E Gellin/Lars Höglund på delad 4:e plats.

Det blev kyligt innan allt var klart och det passade bra med varm korv m.m. efter tävlingen.

Nästa deltävling (nr 3) blir den 12 juni. Välkomna ut till klubben då. Även ni som av olika anledningar inte tidigare kunnat delta.

Sommaruppehåll till den 28 augusti, då den 4:e deltävlingen genomförs. Serien avslutas tisdagen den 11 september med landningstävling nr 5.

Tävlingsledaren Malte E.

(Tyvärr kom inte Tryckaren ut innan deltävling nr. 3, beklagar detta. /Red)

Ishockey + flygning = sant?

En sen fredagskväll i våras, närmare bestämt den 30:e mars så stod det klart att Södertälje SK (SSK) hade avgörandet i egna händer inför den avslutande omgången i kvalserien till spel i ishockeyns elitserie kommande säsong. Då den avslutande matchen för SSK's räkning innebar en bortamatch mot Björklöven i Umeå redan på söndagen den 1:a april föddes genast en tanke om att kunna kombinera såväl ett flygintresse som med ett ishockeyintresse för att finnas på plats då detta drama slutligen skulle avgöras.

Första åtgärden var att se om SE-KZT fanns tillgänglig för en dylik utflykt, vilket var fallet, därefter en kontroll om det fanns flera som delade om inte flygintresset så i alla fall en önskan om att finnas på plats i SkyCom Arena i Umeå när avgörandets stund var inne. Därvidlag så var det inga problem utan tillgängliga sittplatser var snart bokade.

Nu började det dock dyka upp några små problem som behövde lösas. Om biljetter till matchen skulle kunna bokas och betalas så kändes som om man skulle behöva vara säker på att ta sig flygande VFR både till och från matchen. Tidiga prognoser för sträckan gav vid handen att det med hygglig säkerhet kunde sägas råda bra väder i alla fall upp till någonstans mellan Sundsvall och Örnsköldsvik och därefter rådde det lite osäkerhet om hur långt söderut en varmfront skulle kunna ta sig ned söndagen.

Ett säkert sätt att undanröja ett sådant orosmoln var att kontakta Rune Leindahl och höra om han möjligen hade tid och intresse att följa med på en sådan utflykt, tyvärr så var han upptagen med andra aktiviteter den dagen, dock skall det sägas att han vid ett flertal tillfällen under åren varit en räddande ängel när planerade flygningar inte har gått att genomföra VFR och han inte varit bokad på annat, vilket säger en hel del om hans genuina flygintresse. Vad gör vi i detta läge? Ett snabbt samråd gav vid handen att vi köper biljetterna och håller tummarna för att varmfronten kommer att hålla sig norr om Umeå och gör den inte det så är de nedlagda biljettpengar borta, är man en riktig supporter så är man. En lycklig omständighet i sammanhanget var att det skulle finnas ytterligare en flygare och klubbmedlem med på den tänkta resan, nämligen Kent Dall.

Med gemensamma krafter lyckades vi skramla ihop TMA-kartor för hela sträckan under lördagen och på eftermiddagen ägnade vi några timmar åt färdplanering och programmering av Kentas GPS och därmed var vi nästan redo. Ett annat problem, om än av lite mindre omfattning, behövde också sin lösning innan start och det var att mörkerbehörigheten för att ta med passagerare behövde förnyas för undertecknad och återfärden från Umeå skulle delvis komma att ske under mörker.



Förväntansfulla supportrar från vänster stående Kent Dall, Christian Bergdahl, Anders Hellmark, Anders Eriksson sittande från vänster Jörgen Kjellström, Mats Saari

Nu hampade det sig så lyckligt att SE-KZT även var ledig på lördagskvällen så en snabb tur till Skavsta från hemmet i Västerlång och några ”mörkerstudsa” senare så var i alla fall det hindret undanröjt. Nu återstod bara för vädergudarna att bidra med sitt kunnande. Under viss spänning påbörjades på söndagen en inloggning på Internet för en väderkontroll och till allas stora glädje visade prognoserna att varmfronten möjligen skulle kunna nå ned till Umeå på eftermiddagen men sedan skulle CAVOK råda för hela sträckan. Klartecken gavs och vi var sex stycken förväntansfulla supportrar som samlades ute på klubben inför ”Norrlandsresan”.



I baksits och beredda på take-off



Höga kusten bron från 3000 fot

Daglig tillsyn och tankning av bränsle för enkel resa plus reserv (med tanke på vår tyngd- och balans fanns det inte utrymme för bränsle även till hemresan) ilastning och sedan iväg. Flygrutten hade planerats via Gävle-Sundsvall- Örnsköldsvik och det innebär att man inte behöver banka så hårt i brytpunkterna då det knappt behövs någon kursändring innan Sundsvall.

Vädret var fantastiskt och flyghöjden vald till 3000 fot varför det gick lugnt och still ända fram till Höga kusten där vinden gjorde sig påmind med lite turbulens ända upp till oss. Navigering var som tidigare påpekats inte alltför krävande och därför gavs det gott om tid till att beundra utsikten. En fördel med att vara två stycken som följer upp flygningen och med GPS som stöd är att risken för otillåten flygning i kontrollerad luft eller restriktionsområden minskar dramatiskt.

Nåväl efter lite drygt 2 timmars flygning var det dags att påbörja

inflygning mot flygplatsen i Umeå, den befarade varmfronten fällde lite regn på oss de sista minuterna innan landning men innebar inga problem för oss utan landningen förlöpte utan missöden och vi blev anvisade en parkeringsplats och när vi parkerat var tankbilen snabbt på plats så att vi kunde fylla på bränsle inför hemfärden. Någon längre väntan på taxi behövdes inte heller och efter en kort åktur var vi på plats där dramat strax skulle påbörjas.

Utan att gå in på detaljer så kan det väl konstateras att vi slets mellan hopp och förtvivlan under matchens gång men att det hela slutade på ett lyckligt sätt med att vårt kära SSK åter hade tagit en plats i ishockeyns finrum. Lika lyckliga var säkert folk inte nere i Malmö på vars bekostnad som vi tagit oss till elitserien igen. Vår egen lilla "klack" bestod som sagt av 6 stycken tillresta supportrar, vi var dock draperade i lagets färger och satt på fjärde raden varför vi framstod som rejält synliga för spelarna när de efter matchen åkte runt i arenan och firade sitt avancemang, de kom då fram till oss och tackade oss för stödet genom att slänga upp diverse utrustningsdetaljer såsom hjälmar och klubbor till oss vilket blev till trevliga souvenirer för oss.



Catering i SE-KZT "Starköl och kanelbulle är inte det sämsta"

En väderkontroll inför hemresan gav vid handen att det skulle råda CAVOK under hela sträckan så efter inlastning av folk och diverse ishockeyutrusning i kärnan så var det bara att ställa in "take off thrust" som de stora pojkarna i SAS-reklamen säger och stiga upp mot planerad flyghöjd. Efter en sista kontakt med trafikledningen i Umeå som även vänligt nog gratulerade oss till elitserieplatsen kom vi över på "Sweden Control" vilka sedan höll reda på oss på vägen hem. Vi startade alltså i dagsljus för att möta skymningen i Sundsvall och

efter passage av Söderhamn fortsätta flyga ren mörkerflygning resten av resan och allt under underbara väderförhållanden.

Hem kom vi efter ytterligare dryga två timmars flygning och alla kunde enas att det hade varit en fantastisk utflykt och på min personliga rankinglista så hamnar nog hemresan bland de bästa flygturer som jag upplevt framme vid spakarna, mycket på grund av den mjuka övergången från dagsljus till mörker i ett fantastiskt flygväder och med två stycken som hjälptes åt med navigering etc. som gjorde att vi kunde njuta av sceneriet på ett lugnt och avstressat sätt.

Förhoppningsvis så kanske denna berättelse kan så ett litet frö till dig som läser detta att pröva på och göra en lite längre flygning med våra klubbmaskiner och även göra som vi gjorde nämligen att förena två stycken stora intressen med varandra.

hälsningar

Anders Eriksson



Glada supportrar efter matchen

Smått & Gott

Här kommer en bild från John Mårtensson:



"Man skall alltid förtöja för storm så siökanten"

Trevliga utflyktsmål sommaren 2007:

Flygfisk i Höganäs - "varje tisdag i hela juni, juli och augusti hettar vi upp grillen och steker den nordvästskånska sillen serverad på traditionellt danskt grövbröd - pris 35 kr inkl dryck"

Flygvåffel-fly-in på Hässleholm (ESFA) varje onsdag under sommarmånaderna juni – augusti kl. 18 – 20. Observera de speciella procedurerna av bullerskäl. Kaffe och våffla 30 :-

Flygarkväll i Köpings flygklubb - varje onsdag står kaffepannan på, nybakade bullar sprider sin doft i klubbstugan, så det är bara att komma och hälsa på!

Fly in-kvällar hos Örestens flygklubb - ESGM - för alla flygande fantaster som serveras Pytt med ägg och röda betor, dricka och kaffe med kaka för endast 50:- mellan 18 och 21 den 28 juni samt 2, 9, 16, 23, 30 augusti

Fly In på Bunge på Gotland lördag 30 juni.

Wheels & Wings 2007 på Varbergs flygfält fredag-lördag 13-14 juli 2007

Vingar och Traktorer - Fly in hos Valbo Flygklubb och Veterantraktorklubben på Gävle flygplats (ESSK). Massor med gamla traktorer, traktorpulling och Viggensimulator samt fika och lättare förtäring lördag 14 juli.

Malung Fly Inn 2007 "Öppet hus på Flygfältet". Siljan Flying Circus visar sina replikor från Första Världskriget på marken 20-21 juli.

Flygdag på Hedlanda 9 km från Vemdalen i Härjedalen 4 augusti

Fly In på Visingsö - "man ur huse välkomna" 4-5 augusti

DC-3 70 år på Bromma - utställningar och rundflygning i dagarna tre för att fira att ABA (AB Aerotransport) i augusti 1937 fick sina första DC-3-or med bl a SE-BAA "Örnen" och startade reguljära flygningar 24-26 augusti

Allmänflygets dag på Sundbro arrangeras av Uppsala Flygklubb 25 augusti

Mer inspiration finns på <http://www.ksak.se/alman/>

/Red

Flygmässan i Friedrichshafen

Mässan återkommer vartannat år. Utralätta flygplan från Frölunda (söder Kungsängen, norr om Stockholm) har besökt mässan ett par gånger tidigare. I år hade deltagarantalet ökat till 20 flygplan (15 UL, 5 ”normala”) med 39 flygare, varav 4 från Finland! Utan överdrift väckte denna ”tusenplansraid” visst uppseende på flera flygplatser i form av fotografer, TV-fotografer och vanliga åskådare.

Jag halkade med på ett s.k. bananskal. Peter Einar skulle egentligen ha haft med sig flygläraren Håkan Ahlström i högersitsen. Men Håkan låg gipsad efter ett haveri och Peter erbjöd undertecknad att följa med i stället. Ett erbjudande man inte kan tacka nej till. Alla samlades i Sjöbo, Sövdefältet, för lunch och slutlig briefing måndagen 16/4. Vi skulle flyga i två ”formationer”, nio flygplan med marschfart 100 knop och tio med 80 knop. En tredje ”grupp” utgjordes av Freddy Stenbom med sin EZF, som kryssade mellan de två grupperna och fotograferade.

Starten från Sjöbo blev en chockupplevelse både för en (av fyra deltagande) f.d. FV-piloter och för Peter. Flygplan som for i alla riktningar innan de hade mallat in sig på plats. Kanske inte så underligt. De flesta hade aldrig flugit i närheten av andra flygplan och kände sig naturligtvis osäkra. Ändå var formationen mycket okomplicerad: en kolonn där var och en följde framförvarande. En kolonn med tio flygplan blir ju ganska lång. Peter och jag flög sist i vår kolonn och hade ibland svårt att se ledarflygplanet. Vår uppgift var att hålla koll på att alla var med och rapportera om problem med formationen till ledarflygplanet. Det blev rätt täta rapporter i början och en del löpande åthutningar och ”goda råd” till deltagarna. Men under resans gång blev det bättre och bättre och till slut fullt acceptabelt. På sluttampen var det mest ett roligt inslag när de notoriska syndarna vallades in i flocken. Varje grupp leddes av en ”erfaren” pilot, en som gjort resan tidigare. Han skötte allt radiopratt med flygkontrollorgan och hade transpondern påslagen. Alla övriga låg på konversationskanal, utom vid start och landning.

Hela flygningen var naturligtvis VFR, som alltid med ultralätt. När man ser en karta över Tyskland tror man inte att VFR är möjlig. Späckat med terminalområden och kontrollzoner. Men routen gick mellan eller under terminalområden utan uppseendeväckande kursändringar. Lustigt nog fick vi också passera genom ett hörn av kontrollzonen vid Frankfurt am Main, när vi flög söderut längs Rhen. Det finns en otrolig mängd okontrollerade flygplatser för allmänflyg och segelflyg. Dessutom många flygplatser som inte finns på kartan. Militära flygplatser från Östtyska tiden, som inte underhålls eller får brukas (för nödlandning finns dock inga regler).

Vår gruppleddare, eller Gruppenführer som han också benämndes, var Niclas Peyron. Känd dels som släkting till en f.d. FV-general, men också som skapare till reklam för Bregott. Han hade gjort ett jättejobb med att välja ut intressanta landningsplatser och beställa hotell, luncher och marktransporter. Han skötte också briefingarna, eller morgonbönen, med auktoritet och humor. Hela resan gynnades av bra väder, fast ofta disig sikt, men allt gick enligt plan. Alla flygplan fungerade utan problem. Det enda var en Eurostar som måste fylla lite luft i ena däcket, dock inte Berlinerluft.

Routen, översiktligt:

Sjöbo till Stölln. Enligt uppgift världens äldsta flygplats. 600 m gräs med en hög kulle som Otto Lilienthal hade använt för sin hängglidare på 1800-talet. En IL 62 (stor som en DC-9) hade landat! där och stod uppställd som museum.

Stölln – Stendal. Gammal MiG 21 bas, 2-sits MiG 21 parkerad framför restaurangen. Middag och övernattnig.

Stendal-Lauch. Gräsfält mest för segelflyg. Fältet slutar med ett stup i västra kanten. Här bjöds vi på kaffe och hembakt av flygplatschefens fru.

Lauch- Wasserkuppe. Segelflygets Mekka sedan 20-talet. Här landar man i uppförsbacke och startar i utförsbacke, om inte segelflygplan är i vägen. Lunch. Segelflygmuseum, som utökats med 100% sedan jag besökte platsen förra gången 1991.

Wasserkuppe –Koblenz. Fältet ligger längs ett stup ner mot Mosel. Middag i ett stort källarvalv, övernattnig.

Koblenz- Wilzen. Segelflygfält, mest, med asfaltbana, TL-torn och restaurang. Flygning hit längs Rhen och över Schwarzwald. Mäktig naturupplevelse. Över Swartzwald på rätt låg höjd trots 4500 fot på höjdmätaren.

Wilzen- Pfullendorf. Gräs, TL-torn, restaurang! Tankning innan Friedrichshafen. Mobiltelefon till Fridrichshafens flygplats för att få ”slottid” för 20 flygplan.

Pfullendorf- Friedrichshafen. Strängt tillsagt att hålla ihop grupperna inför inflygning och landning. Landning på gräsbana, samtidigt som passagerarflygplan landade på asfaltbanan bredvid. Perfekt skött av oss, inget omdrag ens. Parkering med jordskruvar till avfärden tre dagar senare. Blommande äppel- och körsbärsträd.

Torsdag-fredag:

Mässan, beskrivning längre ned. På em ett par öl på uteservering vid Bodensjöns strand, Schweiz på andra sidan sjön. Här byggde greve Zeppelin sina zeppelinare för 100 år sedan. Museum finns, man blir imponerad av att dessa tekniska underverk byggdes utan datorstöd.



Gänget samlat i Lauch. Wasserkuppe nästa.



Friedrichshafen

Lördag start mot Burg Feuerstein norr Nürnberg. Alla kom iväg samtidigt trots tät flygtrafik. Burg Feuerstein ligger uppe på en ås och är en gammal segelflygplats från tiden då man flög hang. Asfaltbana! restaurang, TL-torn, verkstad.

Burg Feuerstein- Schönhagen, 5 mil SV Berlin. Två asfaltbanor, TL-torn, restaurang, hangarer, hotell! Tidigare flygskola för STASI (östtyska hemliga polisen). Gemensam middag (sista kvällen med gänget) och övernattnig i den fräscha nyrenoverade STASI-förläggningen.

Söndag Schönhagen- Sjöbo. Flytväst på. Tankning i Sjöbo och ömt farväl till varandra.

Sjöbo-Skavsta. Nästan tre tim. Totalt c:a 20 tim. Kallt & blåsig, -4 natten innan.

Var är klubbens restaurang?

Vi hade blivit bortskämda med standarden i Tyskland, men våra landningsplatser var kanske inte helt representativa. Klubbarna hade nog ärvt anläggningar från tidigare statliga satsningar. Å andra sidan visade både parkerade bilar och flygplan att här fanns resurser.

Mässan då? Utställningar i nio ”hangarer”: 4 med tillbehör och utrustningar, 4 med ultralätta flygplan, en hangar med segelflygplan och en entréhall med servicefunktion (kafé/restaurang, toaletter). Dessutom en hangar med Do 24 och en för en modern zeppelinare, som gjorde uppstigningar med mässbesökare.

Ultralätta flygplan fanns i många varianter från många fabrikanter. Flygplanen blir allt bättre i både utseende och prestanda. Många har maxvikt 600 kg, som är för tungt i Sverige (max 450 kg), men kan säljas i bl.a. USA. Kanske i Sverige så småningom.

Tyvärr kan inga UL ta mer än två man, kanske inte ens det om man tankar fullt.

Propellrar i flera olika utföranden: omställbara, constant speed och vissa med automatisk anpassning till rådande belastning, d.v.s. propellerbladet vinklar sig åt rätt håll p.g.a. luftkrafterna.

Segelflygplan med hjälpmotorer i olika utföranden fanns i mängd. Både kolvmotorer och elektriska motorer (två stora batterier med underhållsladdning från solceller). Inga billiga saker, miljonkostnader. Olika typer av vinschar: hydrauliska och elektriska.

På utrustningssidan noterade vi glascockpitinstrument i olika storlekar. Kommer starkt. Det fanns också utställt ”riktiga” flygplan, men inga direkta nyheter och i varje fall inget för fattiga svenskar.

Vi såg också lite flyguppvisningar. B 25 Mitchell var intressantast. Även en Dornier Do 24 amfibie med ny vinge, nytt hjulställ och tre turbopropmotorer, dock bara som markutställning. Men den hade flugit till Friedrichshafens fält. I FV fanns en sådan med kolvmotorer, som flygräddningsresurs tillsammans med Catalinorna, fram till början av 50-talet. Den kom gratis till FV i slutet av 2. världskriget då några tyska flygmekaniker flydde med den på 2 m höjd till Sverige, nära Sölvesborg.

En resa med upplevelser man gärna gör om. Tack Peter!

Bertil Eriksson

För er nyfikna som vill läsa mer om Zenair 701 rekommenderas följande länk:

<http://www.zenithair.com/stolch701/7-photo99.html>

Regulations for the operation of aircraft

Nedanstående föreskrift gällde för amerikanskt militärflyg men det mesta är ganska relevant även för dagens privatflygare.

Nr 19 ger inget utrymme för kvinnliga piloter

Nr 22 verkar inte vara en flygoperativ regel

Nr 23 verkar ge otillräcklig marginal

Två ord var jag tvungen att slå upp för att förstå, se noterna nedan

Commencing January 1920

1. Don't take the machine into the air unless you are satisfied it will fly.
2. Never leave the ground with the motor leaking.
3. Don't turn sharply when taxiing. Instead of turning sharp, have someone lift the tail around.
4. In taking off, look at the ground and the air.
5. Never get out of a machine with the motor running until the pilot relieving you can reach the engine controls.
6. Pilots should carry hankies in a handy position to wipe off goggles.
7. Riding on the steps, wings, or tail of a machine is prohibited.
8. In the case the engine fails on takeoff, land straight ahead regardless of obstacles.
9. No machine must taxi faster than a man can walk.
10. Never run motor so that blast will blow on other machines.
11. Learn to gauge altitude especially on landing.
12. If you see another machine near you, get out of the way.
13. No two cadets should ever ride together in the same machine.
14. Do not trust altitude instruments
15. Before you begin a landing glide, see that no machines are under you.
16. Hedge-hopping will not be tolerated
17. No spins on back or tail slides will be indulged*) in as they unnecessarily strain the machines.
18. If flying against the wind and you wish to fly with the wind, don't make a sharp turn near the ground. You may crash.
19. Motors have been known to stop during a long glide. If pilot wishes to use motor for landing, he should open throttle.
20. Don't attempt to force machine onto ground with more than flying speed. The result is bouncing and ricocheting.
21. Pilots will not wear spurs**) while flying.
22. Do not use aeronautical gasoline in cars or motorcycles.
23. You must not take off or land closer than 50 feet to the hanger.
24. Never take a machine into the air until you are familiar with its controls and instruments.
25. If an emergency occurs while flying, land as soon as possible.

*) Indulge=To allow oneself some special pleasure (Rune får väl bevilja sig dispens)

**) Spur= One of a pair of spiked devices attached to a rider's heels and used to urge the horse forward

Ingmar Hedblom

När jag nästan...

Några lätt överdrivna hågkomster av Joachim Smith

Många års professionellt film- och videofilmande i kombination med flyghysteriskt intresse har oundvikligen givit upphov till en del situationer. Här följer en av dem.



... fullständigt felbedömde en flygare

1988 spelade Lars Molin in teveserien *Tre kärlekar* med motiv från beredskapsåren. Huvudrollen — Samuel Fröhler med flera stjärnaktörer får ursäkta — innehades av den beryktade Caproni Ca 313, B 16/S 16 i svensk tjänst. Problemet var, att inte en enda original-Caproni hade överlevt kriget.

Lars 'Molini', som han kallades av teamet, var flygentusiast och det var aldrig något snack om att en rejäl tårtbit av projektbudgeten skulle gå till att bygga en Caproni-replik — i skala 1:1!

Den färdiga maskinen, som finns att beskåda på Flygvapenmuseum på Malmen, gick lös på en bit över miljonen, hade originaltrogen interiör, propellrarna kunde snurra och den kunde till och med taxa, bogserad efter en bil.

Men flyga kunde den inte. Scenerna i luften inifrån flygplanet skulle tas i studio med blå chromakey-bakgrund utanför cockpit. Jag var inhyrd som special effects-fotograf för att filma bakgrundsscenerna, som skulle ersätta de blå studioskynkena.

FV ställde upp med två SAAB 105:or på F5 i Ljungbyhed — en Sk 60 i 'VIP'-version med fyra vanliga säten i stället för de två katapultstolarna och en S 60, som är en Sk 60 med noskonen konverterad för fotospaning. Spaningsnosen med sina framåtriktade fönster hade precis plats för vår 16 mm Aaton-kamera.

Bakgrundsflygningarna skulle ske under en vecka i juli. Vår pilot, flygläraren kapten X, visade sig vara en militär av den gamla stammen, som presenterar sig enbart med efternamn och håller en ytterst korrekt, för att inte säga formell distans till civilister. Han hade blivit kommenderad att avbryta semestern för att flyga runt med tevefolk och det bidrog väl till hans strama attityd.

Jag brukar inte ha svårt att knäppa upp folk jag jobbar med, men om kapten X hade några knappar, så lyckade jag inte hitta dem. Efter fem dagars intensiv flygning var han fortfarande lika tillknäppt och jag insåg att jag hade fått mig tilldelad en flygförare som hade gjort sitt, helt enkelt, nedött av dagligt harvande med elevkull efter elevkull och med pensionen som enda hägrande glädjeämne.

Nåja, flyga kunde han förstås och vi fick bra bilder. Sista dagen skulle vi åka på lågan med S 60 över Blekinge skärgård, och vi hade verkligen vädertur — högsommarsolen glittrade i vattnet och byggde upp väldiga cumulusmarängar över land.

Så var vi färdiga och styrde för sista gången hem mot Ljungbyhed. Jag satt och beundrade det dramatiska molnlandskapet när det knäppte till i hjälmens hörlurar.

”Ser du molnet där framme.”

Några kilometer föröver bullade en hisnande cumulus upp sig, slät som en snögubbe, och visst såg jag den. Det var tyst en stund och så kom det igen i lurarna:

”Vet du vad som är fint.”

”Njajej...”

”Att dra en repa runt ett sånt där moln.”

”Jaha...”

Tyst igen. Så:

”Ska vi göra det.”

Innan jag hunnit stänga munnen om mitt ”javisst!” förvandlades den korrekta kapten X till en busig Biggles och drog en stigande 360-gradare runt molnet så att mina G-brallor kändes fem nummer för små och kinderna blev hängande nånstans under hakan.

Ett varv, ett varv till, och så ut på rak kurs igen. Innan jag hunnit hämta mig kom rösten i hjälmen, lika snustorrt:

”Det var väl fint.”

Då äntligen förstod jag, att under kapten X olivgröna overall bultade ett flygarhjärta med samma hänförelse som hos vilken nybakad segelflygare som helst. Och jag har vaga minnen av att vi hade rätt trevligt på mässen den sista kvällen.

Glöm inte bort att:

- Eventuell flygning till Visby 18 augusti
- Eskaderflygning till Bohuslän LTH, LTN, UDT, CSD 25 augusti
- Landningstävling 4 kl. 18:00 den 28 augusti och Landningstävling 5 den 11 september samma tid.
- Tvätt och vax den 15 september kl. 09:00
- Det finns skolningsmöjligheter till PPL i NFK! Berätta för alla flygsugna ni känner! För mer info kontakta Anders Eriksson eller FFK:s Lars-Göran Johansson som nås på telefon 0155-28 99 79.
- Skicka in dina artiklar, bilder och bidrag till nästa nummer av ”Tryckaren” senast den sista augusti!

/Redaktören

kildensmith@gmail.com

Postadress:
Box 190
611 25 NYKÖPING

Telefon:
0155-26 71 83 (fältet)
0708-95 33 70 (segelflygledare)

NY! Hemsida Nyköpings flygklubb:

www.nfk.nu

Postgiro
37 95 26-7 (huvud)
12 55 62-9 (motor)
11 38 36-1 (segel)

Adress bygglokal:
Östanåvägen 4 ,
611 25 NYKÖPING

