

FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 3 - September 2020



SM I ESLÖV
- DRÖMMEN OM ATT VINNA



FFK HJÄLPTE BILAKUTEN

DRÖMMEN OM MEDALJ ELLER EN BESKRIVNING OM ETT SM

I Pandemins fotsår har många tävlingar ställts in, men SM i precisionsflyg kunde genomföras i Eslöv. Så i år tänkte jag att det vore dags att ställa upp i ett SM. Då anmälningstiden var kort så kanske de bästa inte kunde vara med och man kanske skulle ha en chans. Så fel jag hade! Hela Sverigeeliten var på plats!



*En vinnande landning för Anders Hellström
som vann landningsmomentet i Eslöv
Foto: Lars-Göran Johansson*

Det var 15 år sedan jag deltog i ett SM senast så när jag nyligen köpt ett plan som jag tänkte kunde vara bra för tävling var det dags att göra slag i saken. Västerås flygklubb har länge hållit på med landningstävlingar och även navigeringstävlingar så det var naturligt att börja träna med dom. Förra länsflygchefen i Västmanland Ann-Sophie bjöd in mig till en träff under vintern för att komma igång. Våren blev ju som den blev men till slut blev det träningar.

Tisdagkväll 18:30 samlades vi och gjorde 4 landningar, normal landning, bedömningslandning med klaff, bedömningslandning utan klaff och landning över hinder. Därefter samlades vi och gick igenom hur vi landat då vi filmat landningar. På det sättet kunde vi se vilka fel vi gjorde för att förbättra resultatet. Det ska inte vara nedkomster utan kontrollerade landningar. Det bästa är att du får tips på hur du ska förbättra din precision. Alla i FFK borde vara med på dessa träningar.

SM innefattar inte bara landningar utan även navigation. Brytpunkterna är inte

hela städer utan torpet i skogen, lilla vägskalet. Kan inte åka till SM utan att ha flugit någon navigeringsbana. I juli kom jag till skott. En navbana på 60 NM med 5 brytpunkter. Kyrkruinen, vägskalet, huset vid vändplan, vägskalet i skogen och tillbaka mot vägskalet i Dingtuna. Kan jag hålla kurserna och ha bra tidshållning? Nja, det fanns visst ett behov av träning.

En bana till blev det, men tidshållningen var inte bra. Så jag tog planet åkte fram och tillbaka för att se hur långt jag kommer på 1 minut och framför allt hur det ser ut från flygplanet.

Sista dagen innan resan till Eslöv kände jag att det där med landningar inte satt riktigt. Jag kör ett pass landningar extra innan vi åker ner. Strålände väder med svag vind och lagom varmt. Det gick så där, men ändå med ett bättre självförtroende än vad jag hade innan.

Morgon onsdag den 12 augusti början resan ner till Skåne och Eslöv. Färdplan inskickad, flygplanet tankat och lastat. Full gas och det bär iväg upp fast ändå neråt.



Ska skifta till Stockholm och får en härlig hälsning från ATC som önskar mig lycka till. Lite extra glad swishar jag ner till Eslöv i min lilla Bölkow 208 Junior.

När jag landade kände jag som om jag

kommit till ett annat land (Skåneland). Solen skiner och 30 grader varmt och härligt välkomnande. På kvällen invigde kommunalrådet SM-tävlingarna och när hon pratat klart var det grillkväll. Bra start på tävlingarna med en grillkväll.

I år började vi med att ha landningstävlingen innan vi flög våra navigeringsbanor. Att landa på hemmaflygplatsen är betydligt lättare än på en okänd flygplats. Så på morgonen fick vi köra ett träningspass på en halvtimme och sedan var det dags för tävling. Detta som vi sett fram emot i 2 månader. Nu händer det! Jag startar motorn och den spinner extra mjukt. Planet känner på sig att nu gäller det. Med sina 100 hästkrafter stegrar sig planet och som skjuten ur en kanot accelererar den. Eller så startade den som vanligt men med adrenalin i kroppen så känner man varje känsla lite extra.

Första landningen kommer in rätt och planet är balanserat vinden något från vänster och får till en bra sättning på +4 m. Bra start! Bedömningslandning svänger in och får ett sjunk. Måste korrigerar och svänger snävare in på final. Planet slutar att sjunka och hamnar i en termikblåsa. Jag ligger för högt!!! Vingglider och farten går upp och kan inte ta ut klaff i det läget. Landar inom stråket men långt in. Upp igen och bedöma utan klaff. Svänger in lagom och räknar med att det ska stiga lite på finalen, ser att vinden har vridit sig och motvinden har minskat. Blir lite högt och får vingglida igen för att komma ner på +18 m. Sista landningen över hinder och det känns bra. Planet är uttrimmat och har c:a 60 knop på finalen, med bra sjunkhastighet. Passerar hindret bra och ska dra av gasen för att mjukt landa. Motvinden tar slut samtidigt och all lyftkraft försvinner. Försöker hinna korrigerar det, men får en studs och landar 30 m senare. Lätt besviken över att inte fått till sista landningen, men ändå nöjd för att jag landat i stråket alla gånger. Jag fick totalt 344 prickar på landningsmomentet. Bästa resultat hade Anders Hellström, Stf länsflygchef i X-län, med 24 prickar.

Ny dag och navigation på agendan. Meteorologen har lovat strålände sol och nästan 30 grader varmt. Vätska är viktigt och något att höja energin under flygning. Gott & blandat och nötter sväljes med vatten.

Ska gå in i beräkningsrummet och jag är



Markeringar på hjulen för att se landningar bättre.

ovanligt nervös. Händerna skakar lite och jag känner att jag inte har tränat på att använda navskivan ordentligt. Efter 15 minuter var beräkningen klar och jag får ut navberäkningen som vi ska flyga på. För in den snabbt på kartan och läser in mig på uppfångare. Tittar igenom bilderna och grupperar dom i hus, vattendrag, vägar för att lättare kunna hitta dom när jag eventuellt ska se dom på banan. 10:30:10 drar jag på och ska leta reda på startpunkten som ska passeras exakt 10:40. Kommer in för tidigt och får slingra mig fram och får till en bra startpassage. Skåne har väldigt många små vägar så det gäller att hålla räkningen och se efter mål. Glädjen blir enorm när jag ser första dukmålet. Jag vet att jag ligger rätt på tracken. Efter c:a 30-35 minuter blir man ofta trött och det blev jag också. Tappar kursen och driver av och vips så stämmer ingenting. Hittar tillbaka snabbt men får 100 straffpoäng. Tidshållningen funkade bra men att hitta fotografier och dukmål finns det förbättringspotential. Dag 1 slutade med 518 prickar och 8 plats på navigeringen.

Dag 2 blev inte som jag hade tänkt mig. Insåg under kvällen innan att vårt lag skulle kunna komma på prispallen om vi gör en bra navigering även dag 2. Med spänd förväntan på dagen gick jag in i beräkningsrummet och påbörjade min planering. Det började inte bra då jag ritade in minutstrecken fel så att det blev kladdigt. Ute på banan stämde inte vinden vilket resulterade att

min tidshållning inte blev tillräckligt bra. Jag hittade dock fler fotomål och dukmål under denna navigering, men totalt blev det inte vad jag önskade och istället för att hamna på pallen ramlade vi ner i totalen. Jag har haft ett par härliga dagar i härligt umgänge och jag hoppas att fler tar chansen och är med på ett SM för det är roligt och lärorikt.

Så drömmen lever vidare.... Nästa år ska jag stå där på prispallen och ta emot folkets jubel.

Lars-Göran



Roland Olsson, stf. lfcb W-län.

SM I PRECISIONSFLYGNING 2020



Vinnare i lag:

Håkan Sjöberg och Torbjörn Oblén

Andra plats:

Lars-Inge Karlsson och Anders Hellström (vinnare landningsmomentet)

Tredje plats:

Peter Hellström och Andreas Söder

Förutom äran och pokal fick vinnarna en stor korg med godis.



Vinnare individuellt:

Lars-Inge Karlsson

Andra plats:

Peter Hellström

Tredje plats:

Claes M Johansson



Vinnare i drömmar: Lars-Göran Johansson. Nästa år ska det bli bättre men att slå giganter som Lars-Inge kanske gör att man fortsätter att drömma. Hoppet är dock det sista som överger en.

Att flyga med precision är något som vi inom FFK ska göra och ta ut positioner på kartan och samtidigt dokumentera vad vi ser samt göra uppdrag på utsatt tid. Vi flyger i besättning och kan ta hjälp av din besättningsmedlem. När det är tävling så gör du detta själv.

Enkelt beskrivet är precisionsflygning indelat i fyra huvudmoment.

1. Landningsmomentet
2. Beräkning och planering
3. Navigering
4. Spaning

Landningsmomentet ska du göra en normal landning, bedömningslandning med klaff, bedömningslandning utan klaff och landning över hinder. För varje meter fel får du straffpoäng. Du får mer straffpoäng om du landar innan markeringen än efter.

Beräkningsmomentet innefattar att du ska planera din navigering med att rita ut ruten, beräkna TT, TH, GS och tid. När du gjort det får du en korrekt beräknad flygning med ditt flygplan med aktuella vindar som du nu ska använda och rita in på din navigeringskarta.

Navigeringsmomentet innefattar att du ska navigera inom en korridor på 1 NM och hela tiden följa den planerade tiden som fick i beräkningsmomentet. För varje sekund du ligger fel vid alla tidskontroller får du straffpoäng. Är du inom 2 sekunder fel så

får du 0 poäng men för varje ytterligare sekund fel så straffas du på med 3 poäng.

Spaningsmomentet sker under din navigering där du ska hitta dukmål i form av bokstäver eller former, (III, A, K, I osv.) Dessa ska då noteras på kartan vart du hittade dem. Du ska dessutom söka efter fotografier som är tagna från luften längs banan och även positionera dessa. I sin helhet en kul träningsform för oss i FFK då många moment passar in i vår verksamhet.

I år arrangerade SM i precisionsflygning i Eslöv, ESME. Ett fint fält med asfalterad bana och ett stråk som är parallellt. Skåne kan tyckas enkelt att navigera i men det myllrar av små vägar och konstiga dungar som inte är tillräckligt stora för att finnas med på kartan. Vindarna är varierande och byga vilket försvarar precisionen vid landningen.

I år hade vi en medlem och tillika Stf länsflygchef från Gästrikland som bemästrade rådande väder bäst och det var Anders Hellström. Han samlade på sig endast 24 prickar.

I navigeringen hade vi andra inte en chans mot Lars-Inge Karlsson även han från Gävlebygdens flygklubb. I lag lyckades Söderslättis flygklubb bäst

Hur lyckades jag som inte tävlat på 15 år. I landningsmomentet kom jag 13 och på totalen blev jag 11. Jag tar med mig många erfarenheter som jag ser vi kan ha glädje av i FFK och i vår verksamhet.

Lars-Göran



Masterkarta där vi efter tävlingen kan se vart fotomål, dukmål och tidkontroller fanns längs banan.