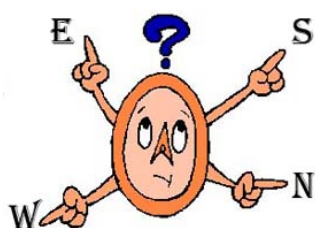


## Navigare necesse est.

Det är nödvändigt att navigera. För att bevisa detta så genomförde klubben under maj månad sin första navigationstävling någonsin. En navigationstävling består av en fördefinierad bana som man skall ta sig runt. Tävlingsmomentet ligger i att dels hålla sig till den upplagda banan så noga som möjligt, och dels att flyga runt banan efter en uppjord tidsram. Tiden tas dels vid ett antal brytpunkter efter banan, dels vid ett antal tidkontroller någonstans utefter sträckan. Brytpunkterna är kända av piloterna, så där har man möjligheten att hålla reda på sin tid, medan tidkontrollerna utefter sträckan är hemliga.

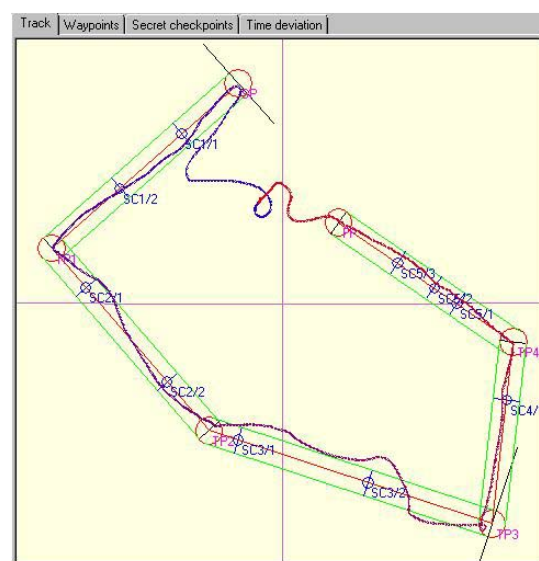


För att få lite styrsel på det hela hade vi hjälp och stöd från KSAK, Lars-Inge Karlsson som till vardags utbildar piloter i trafikflyget.

LarsInge var en klippa att luta sig mot. Det han inte visste om detta behövde jag inte veta.

Banan som skulle flygas gick i stor sett i en fyrkant, från Sandhult till Bollebygd, vidare mot Fritsla, Svenljunga och hem. Sträckan var ungefär 80 km, så varje tävlande tog ungefär 45 min på sig att komma runt.

För att utvärdera piloternas prestationer har klubben fått programvara från KSAK som är speciellt framtagen för navigationstävlingar.



Efter flygningen så laddar man ner den rutt planet flugit. Den gröna korridoren är 2 nm bred och är den ram piloten har att hålla sig inom. Ringarna är tidkontroller som piloten använder för att checka av sin egen tidhållning.

Fyra piloter hade kommit för att prova på denna övning. Laszlo Tar, Magnus Söderbom, Torbjörn Rydfalk och Börje Kroon var de som valde att testa detta. Utfallet var varierat, men enligt Lars-Inge som har stor erfarenhet så var resultatet definitivt inom vad som kan betraktas som godkänt för alla piloterna. Det är inte helt enkelt att precisionsflyga på det här sättet första gången.

Eftersom detta är ett första försök så blir det ingen formell resultatlista. Varje pilot tävlar bara mot sig själv. Men när vi får lite snurr på detta så är det läge för ett klubbmästerskap.

Av de fyra testpiloternas reaktioner att döma så är detta något att uprepa. När tekniken fungerar fullt ut så är detta något som kan bli en rolig grej att göra inom klubben.

# Fly-In på Säve

Klubbarna på Säve hade inbjudit till ett Fly-in på Säve och tillsammans med Aeroseum så blev det inte bara ett arrangemang för flygare, utan även för flygintresserade familjer. Lördagen var vikt åt flygande gäster och "branschfolk" medan söndagen var allmänhetens dag med massor av attraktioner för barnen. BUFK var inbjudna att ställa ut ett plan för att göra reklam för UL-flyget.

Sven-Anders Norland och jag hade det stora nöjet att träffa massor av folk och tala oss varma för UL-flygets fördelar.



Det är en väldig skillnad att på ett fly-in få träffa andra flygare jämfört med att få träffa en intresserad allmänhet på en vanlig flygdag. Det är faktiskt lättare att sälja idén UL till andra flygare för de förstår argumenten bättre. För den intresserade allmänheten så är det ena flygplanet det andra likt och skillnaden mellan UL och PPL är mest en fråga om terminologi.



Bland de flygande gästerna så kom de helikoptrar som finns stationerade på Säve. Sjöräddningen gjorde en bejublad uppvisning som innefattade både demonstration av helikopterns manövrerbarhet och visning av hur en ytbärgare hissas ner för att rädda ett offer.

Bland andra intressanta flygetyg fanns givetvis AN2-an som även besöker oss på Viared ibland. Ett maffigt plan.



Jag roade mig med att ta lite bilder av interiören i det ryska monstret. Det kan enklast beskrivas som spaciöst. För all oss som flugit med allt från segelkärror till Airbus kan detta bara beskrivas som rymligt. Ståhöjd även för fullvuxna svenskar! Jag hade nöjet att ha hela AN2-gänget som besökare i vårt partytält och fick mig en rejäl dos skvaller och rövarhistorier.



Sammantaget är det ett faktum att närvaro på den här typen av tillställningar ger en oerhört värdefull kontaktyta mot flygarvärlden. Det finns bland vissa PPL piloter en viss skepsis mot UL-flyget. Vi har en enorm pedagogisk uppgift att förklara att vi inte är en samling tokdårar som är uppe och flyger med farsans hammock.

## Klubbinfo



Planeringen av flygdagen fortgår planenligt. Programgruppen har fått ihop ett riktigt bra program och nu börjar temperaturen att stiga. Nu är det inte bara fråga om övergripande frågor utan problemen som skall lösas blir mer och mer jordnära. Vad gäller marknadsföringen så kommer vi att få en kraftig draghjälp av Radio MixMegapol som ingår som ett nyckelelement i vår marknadsföring. AirShowen kommer att marknadsföras både som reklamspottar veckan innan och i form av redaktionellt material med intervjuer av olika personer i alla klubbarna.

Bland de bokade inslagen finns ett som särskilt förtjänar att nämnas. Det finns idag ingen vuxen svensk som inte känner till namnet Catalina. På 50-talet under det kalla krigets dagar inträffade den berömda händelsen med en DC3.a som försvann över Östersjön. I spaningarna efter det nerskjutna planet användes bland annat en Catalina. Detta plan blev nedskjutet av ryssarna och detta utlöste en diplomatisk kris. Vi kommer att få besök av en (engelsk) Catalina till AirShowen och, att kunna presentera detta berömda plan för en större allmänhet är verkligen ett intressant inslag.



## Planet på Säve

Alla medlemmar i klubben har fått ett mail beträffande deras ställningstagande om planet på Säve. Glöm inte att sända in din åsikt! För att friska upp minnet på de som ännu inte sänt in sin åsikt kommer här argumenten en gång till i något nerkortad form:

### FÖR ett plan på Säve

Flygning från/till en kontrollerad flygplats och i kontrollerad luft

Säve fungerar som alternativflygplats till Viared. Vintertid är Säve nästan alltid flygbart när Viared inte är snöröjt eller nedisat.

Lättare tillgång till UL för de boende i Göteborgsområdet

Att ha ett plan stationerat på Säve gör namnet BUFK (och begreppet UL) känt i en större krets.

Miljöaspekten. (Biltransport Gbg-Viared t.o.r)



### EMOT ett plan på Säve

Klubben upplevs som splittrad på två delar.

För att täcka merkostnaden för Sävestationeringen måste timpriset höjas

Ingen tillgång till bensin UL 91/96.

Medlemmarna tvingas lösa dubbla medlemskap för tillgång till planet på Säve

Krångel med att flytta planet fram och tillbaka

Vid hög belastning på Viared står ibland planet på Säve oanvänt

Vid reparationsbehov måste ansvarig tekniker åka till Göteborg

Dålig hangarplats.

Har du ännu inte sänt in din röst, så gör det snarast till!

pegee@swipnet.se