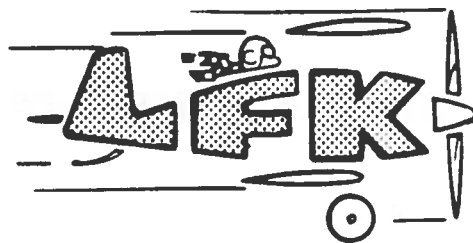


kontakt med



MEMLESTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktion: Herald Lindstrand, tel A 013-181472 B 013-153709
Per-Olov Jonsson, A 013-183774 B 013-104358
Redaktionskommitté: Lennart Argvik, A 013-282069 B 013-151773
Björn Johansson, A 013-117530 B 013-158831
Distribution: Klas Ohlsson och Mats Jonsson
Adressregister: Gun Lundqvist expeditionen

NR 1 1987

I DETTA NR

STYRELSEN HAR ORDET

- * Kallelse årsmöte
- * Medlemsavgift 1987
- * Betalning av pilot-skulder
- * Varning för Västerås/Hässlö
- * Nya medlemmar

JOHANNES HAR ORDET

- * Riskanalys och mänskliga faktorn

JOURTJÄNSTEN

INSÄNDAREN

- * Flygtokig?

KLUBBVERKSAMHETEN

- * Researrangemang

KURSVVERKSAMHETEN

- * PFT-kurs

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- * Tävlingar
- * Mörkerträning och tävling
- * Tävlingskalendern för LFK 1987
- * Resultat SM 1986
- * Totalresultat BILT 86
- * LFK tävlingsfacit 86

DIVERSELÄDAN

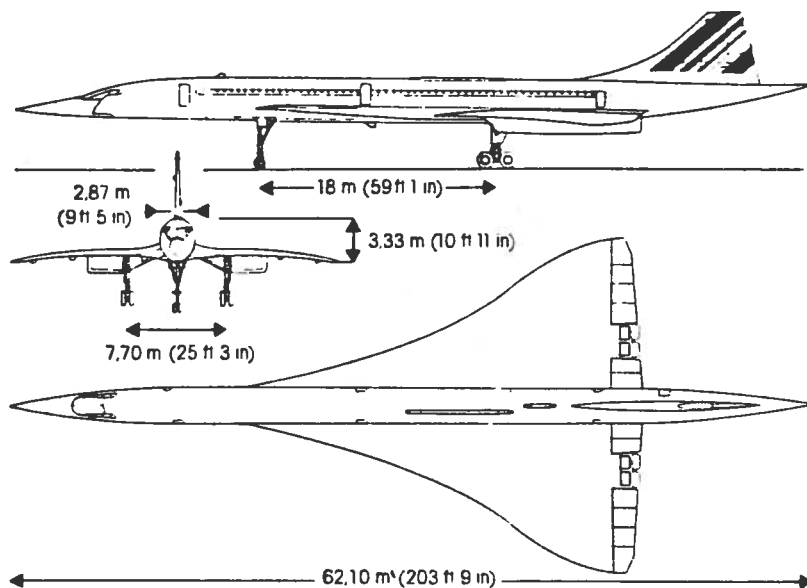
- * Flygdag 10 maj

BILAGOR

- * Ny avionik i GYB
- * AIC-Nytt utförande av certifikatet.

PRESSTOPP

NÄSTA KONTAKT



Tekniska data

Concorde
AIR FRANCE

Vinge:
spänvidd: 25.56 m
area: 358.25 m²

Kropp:
längd: 62.10 m
bredd: 2.87 m
höjd: 3.33 m

Kabin:
längd: 39.32 m
bredd: 2.626 m
höjd: 1.956 m

Räckvidd: 6.500 km

Dragkraft per motor: 17.260 kg

Lättningsfart: 360 km/h

Acceleration: 0 -100 km/h 8 sek.

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 00
Flygchef och hangar 013-18 32 01

Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732
Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön-, och helgdager: Jourhavande 08.00-mörkrets inbr.

STYRELSEN HAR ORDET

KALLELSE

Årsmöte hålls i Linköpings Flygklubb fredagen den 20 mars kl 19.00 i Flygets Hus.

Förslag till dagordning:

1. Årsmötet öppnas.
2. Fråga om mötet är i laga ordning utlyst.
3. Val av ordförande för årsmötet.
4. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
5. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse och revisorernas berättelse.
6. Frågan om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
7. Förslag från enskild medlem, vilket skriftligen kommit klubbstyrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
8. Val av klubbstyrelse m.m. enligt följande:
 - Ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorsuppleanter.
9. Tillsättande av valberedning.
10. Val av representant till KSAK årsmöte.
11. Övriga frågor.
12. Årsmötet avslutas.

FEST I SAMBAND MED ÅRSMÖTE

Efter årsmötesförhandlingarna serveras det:

Kyckling med potatis och grönsallad
Vin alt. bordsvatten
Kaffe

Till ett pris av 75:-

När vi ätit färdigt plockar vi undan bord och stolar och drar igång dansen.

Förfriskningar kommer att serveras till självkostnadspris för den som blir törstig under kvällens lopp.

Så anmäl dig och din make/maka, fästman/fästmö, pojkvän/flickvän till LFK:s klubbexpedition senast ONSDAGEN DEN 11 MARS 1987.

VÄLKOMMEN!

NYA MEDLEMMAR

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

- | | | | |
|-------|---------------------|-------|--------------------|
| - 713 | Lennart Toräng | - 119 | Peter Andersson |
| - 632 | Robert Sandell | - 203 | Lars Olov Dahle |
| - 293 | Clas Gulbrandsen | - 355 | Javaid Iobal |
| - 523 | Lasarus Mavropoulos | - 747 | Jonna Viklund |
| - 204 | Anders Bergstrand | - 340 | Eero Hyrynkangas |
| - 582 | Kjell Pettersson | - 681 | Klas Svensson |
| - 426 | Rolf Carlsson | - 175 | Uno Berntsson |
| - 408 | Niklas Järvstråt | - 258 | Leif Fors |
| - 737 | Peder Vilhelmsson | - 510 | Patrik Mandelin |
| - 402 | Bengt Carlsson | - 447 | Dan Larsson |
| - 575 | Håkan Persson | - 757 | Björn Wängström |
| - 397 | Ralf Jonasson | - 257 | Benny Fasst |
| - 424 | Matts Kallianiemi | - 359 | Ewa Jacobsson |
| - 463 | Gunvor Lind | - 596 | Ulf-Göran Roleń |
| - 277 | Lennart Fridh | - 507 | Jan-Olof Magnusson |
| - 570 | Karl-Gustav Offrell | - 141 | Göran Brask |
| - 673 | Olov Stridell | - 230 | Björn Ek |
| - 455 | Mats Lind | | |

MEDLEMSAVGIFT 1987

Du har väl betalat årets medlemsavgift? Du måste naturligtvis betala före Din första flygning för året. Det är mycket angeläget att medlemsavgiften betalas tidigt på året. LFK betalar nämligen till KSAK redan i januari.

BETALNING AV PILOTSKULDER

Jag kan tyvärr konstatera att det är allt fler som slarvar med att betala sina pilotskulder i tid. enligt LFK:s regler ska en pilotskuld betalas inom en vecka, dock alltid före nästa flygning. Kom ihåg att Du i annat fall debiteras dröjsmålsränta. Om vi måste skicka kravbrev utgår dessutom en faktureringsavgift. Om Du tillhör dem som slarvar så kom ihåg att det kostar Dig pengar. Dessutom orsakar det onödig administration för klubben.

VARNING FÖR VÄSTERÅS/HÄSSLÖ!

Som Du säkert vet har vi nu landningskort på samtliga flygplan utom GYI. Det innebär att landning på flygfält anslutna till LFK:s debiteringssystem är kostnadsfri för Dig som pilot. Det finns dock fallgropar! Västerås/Hässlö är ett av de kommunala flygfält som är anslutna till debiteringssystemet. Någon landningsavgift utgår inte heller, men om Du skulle drista dig att landa där mellan kl 17.00 - 07.00 utgår en AFIS-avgift på 222 SEK!!

Sture B. har råkat ut för detta. Han hade anmält PPR men ej begärt någon AFIS-tjänst. Icke desto mindre har vi alltså fått en faktura på AFIS-avgift från företaget BASAIR som handhar AFIS-tjänsten. Observera att Du som pilot får betala alla sådana avgifter som ej täcks av landningskortet.

Vi har förstås protesterat hos BASAIR samt påtalat missförhållandet för RSAK. Det är naturligtvis helt barockt att man ska betala 222 SEK utöver landningsavgift för AFIS-tjänst! I landningsavgiften till LFK ingår normalt torntjänst. AFIS är ju en lägre servicenivå. (Egentligen borde man få tillbaka pengar istället!).

Ännu är inte affären avslutad mellan BASAIR/Västerås kommun och LFK, men jag vill alltså utfärda en varning för att flyga till Västerås/Hässlö på kvällstid.

JOHANNES HAR ORDET

Alla flygare i LFK - OBS - OBS!

Boka onsdag 8 april kl 19.00.

RISKANALYS OCH MÄNSKLIGA FAKTORN

Vi börjar flygsäsongen med säkerhetskurs. Samling vid SAAB Info-center SF340 i god tid! Du kör Åtvidabergsvägen och upp till SF340 Receptionen. Vi startar upp kl 19.00.

Från Skandia Stockholm kommer Evert Lyckeberg, specialist på riskanalys som rör hela operativa systemet i flygklubbar. Missa inte detta tillfälle! Ställ upp, det kostar ingenting! Fikat kostar ingenting, det bjuder LFK på! Du behöver endast bjuda på dig själv! Syftet med kvällen är att få ökad motivation för skadeförebyggande insatser.

Vi ses den 8 april kl 19.00. Kom i tid!

Johanness.

Du som varit ner på LFK senaste tiden tror kanske att en bomb har slagit ner utanför våran platta! O nej, men man gräver och jobbar för fullt med SAAB-fältets nya terminal. Ha tålamod! Det blir säkert bra för alla när bygget är slutfört. Vad jag begär av alla som flyger, ta det lugnt vid uppställning, uppstartning, taxning ut och in. Våran taxiväg är avgrävd och vi taxar över en stålbros, ta det lugnt så går allt väl.

Vid snöblask och töväder blir det ganska slabbigt, det har vi märkt i flygplanen och i klubbhuset. Hjälptill att hålla så rent som möjligt!

Johanness.

JOURTJÄNSTEN

Ända till den 15 mars kan Du teckna Dig för jourtjänst 1987. Efter nämnda datum drages jourlistan in och de återstående dagarna lottas ut bland de ordinarie flygande medlemmarna som ej har tecknat sig för jourtjänst för -87.

Vill Du ej gå jour måste Du meddela vår expedition, som vid årets slut då krediterar Ditt flygkonto med 400:-.

Alla som lottats på jourtillfällen är ansvariga för att jouden verkställs. Vid förhinder måste Du själv skaffa ersättare.

Observera att dagjour börjar 08.00 till mörkrets inbrott. Kvällsjouren börjar 16.45 till mörkrets inbrott.

En ny resurs med ansvar för jourverksamheten efter Thumlin, är Peter Boman. Han jobbar på "bruket" och kan nås på telefon 3642 resp 183642 om Du ringer utifrån.

Vi önskar honom lycka till och tackar på förhand för hans kommande insatser.

Jourutbildning

Lördagen den 14 mars mellan 08.30 - 12.00 träffas vi på klubben. Du som ej gått utbildningen eller som känner sig osäker. Ställ upp ett par timmar, så Du får veta vad som gäller!

Linköping den 12 februari 1987

Lage Lönn

MARS '87 JOUR

1	Onsdag	324 Evert Nilsson	151116
2	Onsdag		
3	Onsdag		
4	Onsdag		
5	Onsdag		
6	Onsdag		
7	Onsdag	48175	
8	Onsdag	154 GVE BARTH	18344
9	Onsdag		
10	Onsdag		
11	Onsdag		
12	Onsdag		
13	Onsdag		
14	Onsdag	673 Olov Smick	16335
15	Onsdag	217 Åben Gudstjärn	0194
16	Onsdag		
17	Onsdag		
18	Onsdag		
19	Onsdag		
20	Onsdag		
21	Onsdag	150 E Bultnes	0118319
22	Onsdag	258 K Sky	0119322
23	Onsdag	473 Johan Lindner	102892
24	Onsdag	84 Björn Johansson	15883
25	Onsdag	373 Niclas Jönsson	15883
26	Onsdag	551 Nordgren	15883
27	Onsdag	317 Lars Johansson	136830
28	Onsdag	515 Hans Kinnander	151343
29	Onsdag	445 Dan Larsson	177218
30	Onsdag	777 E A. Lund	15019
31	Onsdag	508 Bengt Magnusson	15019

APRIL '87 JOUR

1	Onsdag	571 Per Persson	003316
2	Onsdag	442 Sture Larsson	65356
3	Onsdag	312 Gunnar Sjöstrand	13662
4	Onsdag	442 Sture Larsson	152601
5	Onsdag	442 Sture Larsson	65356
6	Onsdag	109 Erik Rye	110015/1737F
7	Onsdag	712 E. Johansson	387553
8	Onsdag	777 E A. Lund	15019
9	Onsdag	243 B. Engström	149852
10	Onsdag		
11	Onsdag	528 Paul Hansson	214460
12	Onsdag	447 Dan Larsson	177218
13	Onsdag	1111 Hansson	1168016
14	Onsdag		
15	Onsdag	571 Per Persson	65356
16	Onsdag	370 G. JARBERG	13947
17	Onsdag	442 Sture Larsson	65356
18	Onsdag	170 G. Persson	151040
19	Onsdag	554 E. Persson	151040
20	Onsdag	339 Anders Nordman	181962
21	Onsdag	568 Klas Ohlsson	182203
22	Onsdag	744 Widmark	149994
23	Onsdag	672 HALTE STÅHL	149994
24	Onsdag		
25	Onsdag		
26	Onsdag	542 Stefan Lund	181360
27	Onsdag	109 Erik Rye	110015
28	Onsdag	744 Widmark	149994
29	Onsdag	606 Per Larsson	172511
30	Onsdag	719 Thorensen	15019
31	Onsdag		

INSÄNDAREN

En av våra medlemmar, Roland Persson, har haft nöjet att stifta bekantskap med världens snabbaste passagerarflygplan Concorde! I denna roliga och intressanta insändare berättar han om sina upplevelser.



Linköping 870130

FLYGTOKIG ! ?

Nyligen kunde man se ett program i TV om hur proffsen försöker bota flygrädsla. De är nog en bit på väg, men vad gör man om man blir FLYGTOKIG? -- Ja vad är det? Man hänger på Klubben varje ledig stund, gör så många stjärtsvingar man hinner, läser allt om flyg osv. Ja allt det där känns nog igen. Men när man gjort allt detta, och en hel del till, som att flyga vårt flaggskepp Yngve-Ivar i strålande väder till någon större flygplats och känna sig som en riktig flygare, eller besöka cock-pit på en SAS Jumbo till New York, eller bringa med sin sväger i högertsits på en SAAB 105 ett par pass..... Ja då är nog det mesta gjort. Det kan man tro ja, men det finns mer:

För några år sedan kunde man läsa att British Airways skulle göra en tripp London-Göteborg-London med Concorde. Det läste jag och min flygtokige kompis. Men det blev ju rusning till de få platserna, så när vi hade bestämt oss var det fullbokat. - Men idén malde i huvudet. Så när annonsen i Svenska Dagbladet kom, våren 1986: "Möt våren i Paris", flyg Concorde ena sträckan Stockholm - Paris, ja då var vi sålda. Ringde på stubinen till Air France, vars skicklige försäljare undrade hur många dagar vi ville stanna i Paris? Stanna i Paris, sa vi, vi vill åka fram och tillbaka på dan!! Vi vill ju flyga Concorde för första gången! Det blev tyst i luren, och trots hans förnämliga förklaring hur vackert det var i Paris i April, så slutade det med utresa på lördag e.m. med ordinarie Boeing 727, övernattning på Holiday Inn, som låg närmast Charles de Gaulle. Försäljaren funderar nog fortfarande vad det var för typer som "bara" ville flyga.

Nåväl, efter en god middag på hotellet var det att sova, för hemresan med stort H skulle gå av stapeln redan klockan 12 på söndagsmiddan. Nog pirrade det lite i magen, även för en gammal flygare med flera hundra timmar Cessna i flygdagboken. Det blev snabb frukost och sen ut till flygplatsen två timmar innan avgång. Där hann vi med lite shopping till

våra stackars fruvar som inte fick vara med. (Dom hade underbara scarves i taxfria butiker, så det var överkomligt) Nu gällde det att suga på flygmiljön. Hittade snabbt den speciella Concorde-disken, ett plan till New York gick nån halvtimme före vårt. Så vi hann med att detaljstudera incheckning och allt i lugn och ro. Och ute på plattan såg vi 4 Concordar samtidigt. Några tankades och servades, lastades m.m. Filmkameran surrade och det var toppen. Concordeincheckningen var generös, förutom att dom naturligtvis bjöd alla på gratis förfriskning, så delade de ut en massa presenter som minne.

Så var det då dags. Vi fick åka ut i en höj-och sänkbar buss till planet. Man hade läst att det gällde att gå dubbelvikt för att komma in. Det var lögn. En bred korridor, med 2 ofattbart stora fåtöljer på varje sida, gott om plats är lindrigt uttryckt. Vi hade fått rad två, med en magnifik utsikt in i cock-pit, samt på Mach-mätaren. (Dörren till cock-pit var öppen under hela flygningen, så det var inget straff att sitta vid mittgången.) Man överraskades av att fönstren var ovanligt små, i övrigt kändes det normalt. Så drogs motorerna igång, och en lång, skakig taxning följde. Så äntligen var det "clear for takeoff". EBK:arna drogs på, och jag tror upplevelsen motsvarar att sitta i en Viggen. Enorm acceleration, lättning, och efter cirka 30 sekunder tystnad. Den flygrädde hade säkert trott att nu stannade motorerna, så tyst blev det. Men vi visste ju. Så började Mach-mätaren framför oss att vakna. Vi lyfte vid cirka 0.35, och sedan ökade det majestätiskt och helt odramatiskt upp emot 0.93. Färden kunde ju inte gå raka spåret till Stockholm. Vi skulle ju hinna med Air France's lyxmeny, och så överljudsfarten, så det blev en sväng halvvägs till USA innan vi vände hemåt söder om Oslo och till Arlanda. Väl ute över havet meddelade kapten att nu får vi dra på. EBK igen, och så passeras det magiska 1.0, utan minsta sensation. Allas blickar var nu fastlåsta på mach-mätaren. 1.5, -1.6- 1.7 - 1.8 -1.9- 2.0- och som högst 2.04. Det ni grabbar, flygtokar, det är skillnad på Filip-Yngve!! Med dubbla ljudhastigheten susade vi fram på 17.000 meters höjd, och om vi bara fått hålla på så hade vi varit i New York på drygt 3 1/2 timmar. Men allt roligt har ett slut. Söder om Oslo krymper siffrorna ner under 1.0 och en stund; senare sitter vi i SAABEN på E 4 hem till Linköping

Fälts 117561 från 592

KLUBBVERKSAMHETEN

RESEARRANGEMANG

ONSDAGEN DEN 22 APRIL. Klubbafton om researrangemang och rallyn till ev. Zürich där vi har en stående inbjudan. Resetips om nödvändiga och onödiga saker att ta med sig på resan. Välkomna även de som ej har tänkt att resa i sommar.

Ett varmt tack till Hans Laurell, som tog emot ett tiotal huttrande LFK-are på VTI den 28 januari i bitande kyla. Ett mycket roligt och intressant studiebesök, där vi fick information som även kan vara till nytta när vi flyger eller är på väg till flyget.



Se även kvällen om Riskanalys och mänskliga faktorn den 8 april under "Johanness har ordet!"

KURSVERKSAMHETEN

PFT-KURS

Nästa kurstillfälle för PFT-teori är torsdag 26/3 och torsdag 2/4.

Anmälan på klubben.

Sture B.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

TÄVLINGAR

Det börjar dra ihop sig till tävlingssäsong igen och då är det till att börja med våra populära landningstävlingar, NATTUGGLAN och GRIPEN det gäller.

Tag chansen och ställ upp i så många som möjligt av dem. Tre av GRIPEN-tävlingarna ingår i Rikslandningstävlingen och den vill vi puffa lite extra för. Den 27 april är det dags för GRIPEN 3, den 1 juni för GRIPEN 4 och den 10 augusti för GRIPEN 5. Anmälan till dessa och alla andra landningstävlingar sker på enklaste sätt till tävlingsledaren vid märket tävlingsdagen.

9

Landningarna, 4 stycken, skall utföras enligt SM-reglerna vilket innebär att man gör en normal motorlandning utan hinder, en bedömningslandning, en bedömningslandning utan att använda klaff och sist en motorlandning över hinder (snöre).

Med risk för att bli tjatig vill jag upprepa några tips, som alltid gäller vid landningstävlingar:

1. Tänk på att dra av gasen mitt för märket vid bedömningslandningarna.
2. Landa inom stråkets bredd (12 meter målat).
3. Undvik att dra på gas förrän du rullat av stråket.
4. Undvik att sjunka under glidbanan vid motorlandning.
5. Landa utstallat, undvik noshjulslandning.

VÄL MÖTT PÅ FÄLTET!

Leif

MÖRKERTRÄNING OCH -TÄVLING

Skyltar om inbjudan sätts upp kontinuerligt på TKM-tavlan på LFK. 1:a träningstillfällena har tyvärr kanske redan ägt rum när Du får denna KONTAKT. Men Du är inte mindre VÄLKOMMEN för det att ställa upp.

Den 16/2 kl 18.00 Mörkerträning. Samling vid klubbhuset eller senare vid märket nära Brandkärens grind vid banan. Minst fem landningar var räknar vi med att göra. Redan 23/2 kl 18.00 börjar vi NATTUGGLAN 1. Arrangör är vid båda tillfällena C.M. Danielsson, 013-15 04 60 (B).

Reglerna är desamma som under 1986 och tävlingarna ingår i serie om 6 (3 på våren och 3 på hösten). De tre bästa resultaten räknas samman för totalresultatet.

Den 2 mars kl 18.30 är det dags för NATTUGGLAN 2 med Seve Barth som arrangör och NATTUGGLAN 3 planeras den 9 mars kl 19.00 och då har Sören Karlsson hand om arrangementet.

Vid otjänligt väder förskjuts tävlingsdagen med 1 vecka i taget. Klockslaget anpassas efter solnedgången.

KLUBBAFTON på LFK den 4 mars kl 19.00, då TKM har ordet och då alla är välkomna som kan tänkas vara intresserade av att hålla sig i flygtrim genom exempelvis att tävlingsflyga.

CMD

TÄVLINGSKALENDER för Linköpings Flygklubb 1987.

<u>Datum</u>	<u>Kl</u>	<u>Tävling / Arrangemang</u>	<u>Arrangör / Ansvarig</u>
02-16	18	Mörkerträning	C M Danielsson
-23	18	NATTUGGLAN 1	"-----"
03-02	1830	"----- 2	Seve Barth
-04	19	Klubbafton, Tävlingsverksamheten	TKM
-09	19	NATTUGGLAN 3	Sören Karlsson
-14	10	GRIPEN 1	Lars Grönlund
04-06	17	"----- 2	Seve Barth
-27	17	"----- 3 R(ingår i Riksl tävl)	Sören Karlsson
05-10		FLYGDAG (Saab-fältet)	SAAB-SCANIA AB / LFK
-16(23)	08	DEBUTANT-/VÅRTÄVLINGEN	Björn Kullberg
-30/31		STJÄRNTÄVLINGEN, Visingsö	KSAK/FSF/JFK
06-01(15)	17	GRIPEN 4 R	Håkan Bengtsson
-12/14		SM i Precision,Tullinge(F 18)	KSAK/FSF/Botkyrka FK
-26/28		NM i Precision, Hangö, Finland	FFF/SIL
08-10(17)	17	GRIPEN 5 R	Sören Karlsson
-10/16		VM i Precision, Nummela, Finland	FFF/SIL
-21/23		SM + NM(Internationell) i CFFK i Linköping	KSAK/FSF/LFK
-29/30		AUGUSTINAVEN + DM i Norrköping	NAFK
09-05/06		AROSNAVEN, Västerås	VFK
-12 (19)	08	KM	
(10 ²⁶ 03)	08	GULA SPÅRET	Bo-Göran Nilsson Lars Grönlund
10-17	10-13	LM + GRIPEN 6	Erik o Björn Kullberg
-26	18	Mörkerträning	C M Danielsson
11-02	1730	NATTUGGLAN 4	"-----"
-16	17	"----- 5	Seve Barth
-30	17	"----- 6	Sören Karlsson

ANM R = landningstävling ingår i Riksländningstävlingen.
Kvaltävling för ranking är förutom AUGUSTINAVEN SM i Prec.
Reservdatum inom parentes. Samordning mellan LFK o NAFK planeras.
Ömsesidig startavgift LFK-NAFK kr 50:- (kartkostnad).
LFK står för arr-kostnader, såsom foto, kartor, målutläggning, transporter, priser m m, varigenom LFK-are befrias från dessa extra avgifter och tävlar för ord uthyrningspris i av LFK arr tävlingar.

Betr lokala bestämmelser, trafik på marken m m på Saab-fältet i samband med flygtävling hänvisas till flygplatsmeddelanden som kommer att anslås på TKM-anslagstavla.

Linköping 1987-02-11

Godkännes: SAAB-SCANIA AB, TYFE/

Carl M Danielsson, LFK-TKM

RESULTAT - SM I PRECISIONSFLYG 1986

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Klubb</u>	<u>Placering</u>
53	Anders Hellström	Stockholm	1
20	Jan Olof Friskman	Gävlebygden	2
36	Dan Hedström	KSAK	3
22	Nils Erik Zander	Linköping	7
24	Sture Lahrin	"	10
52	Ulf Ringh	"	18
58	Ulf Edlund	"	29
1	Lars Olsson	"	46
3	Tage Wennström	"	53

TOTALRESULTAT - BILT 1986

<u>Plac.</u>	<u>Namn</u>	<u>Poäng</u>
1	Seve Barth	12.150
2	Nils-Eric Zander	11.718
3	Tage Wennström	9.153
4	Ulf Edlund	8.830
5	Sören Karlsson	7.482
6	Carl Mårten Danielsson	7.338
7	Senny Barth	6.587
8	Svante Holmström	6.093
9	Göte Agenhäd	5.593
10	Sture Lahrin	5.564
11	Gunnar Franzen	5.400
12	Björn Kullberg	5.123
13	Horst Komarek	5.114
14	Lars Grönlund	4.800
15	Ebbe Hjertstedt	4.733
16	Leif Thelander	4.592
17	Morten Saeter	4.500
18	Torbjörn Persson	3.707
19	Evert Hedman	3.185
20	Ingeborg Stålberg	3.013
21	Anders Hartman	3.000
22	Erik Kullberg	2.950
23	Per Persson	2.500
24	Ulf Ringh	2.458
25	Mats Jonsson	2.320
26	Håkan Bengtsson	1.950
27	Bo-Göran Nilsson	1.950
28	Lars Olson	1.836
29	Malte Ståhl	1.806
30	Ann-Christin Petersen	1.712
31	Lennart Petersen	1.712
32	Aston Carlsson	1.533
33	Jan Thell	1.500
34	Lage Lönn	1.500
35	Rune Carlsson	1.500

<u>Plac.</u>	<u>Namn</u>	<u>Poäng</u>
36	Lennart Johannesson	1.500
37	Nils-Åke Nilsson	1.500
38	Gerhard Sundell	1.500
39	Mangot Svensson	1.500
40	Lars gullqvist	1.500
41	Sture Bjelkåker	1.500
42	Gun Svedberg	1.500
43	Kent Strömberg	1.500
44	Jan Widmark	1.500
45	Bengt Johansson	1.500
46	Jonny Johansson	1.500
47	Lars-Ewert Lööfh	1.435
48	Torbjörn Sareklev	1.000
49	Christer Åqvist	1.000
50	Alf Allard	1.000
51	Thomas Lampe	0.900
52	Leif Kristensen	0.900
53	Harald Lindstrand	0.630
54	Per Wernholm	0.600
55	Roland Persson	0.330
56	Kent Fredriksson	0.300
57	Gösta Niss	0.300
58	Arthur Thuresson	0.213
59	Thomas Grybäck	0.213
60	Björn Petersen	0.213

LFK TÄVLINGSFACIT 1986

Debutant- och Vårtävlingen (1986-05-10) Arr: C.M. Danielsson
Leif Thelander

a) Debutanttävlingen

1. Mats Jonsson, 551 pr. (ÅRETS DEBUTANT)
2. Horst Komarek, 676 pr
3. Ebbe Hjertstedt, 889 pr

b) Vårtävlingen

1. Ulf Edlund, 145 pr
2. Nils-Erik Zander, 184 pr
3. Tage Wennström, 266 pr

14 deltagare, varav 5 i Debutanttävlingen (2 startade ej).

KM + DM (1986-09-13)

Arr: Sture Bjelkåker

1. Nils-Erik Zander, 118 pr (Klubb- och Distriktsmästare)
2. Sture Lahrin, 163 pr
3. Lars Olson, 186 pr.

11 deltagare, varav 8 i DM, 1 utom tävlan.

Gula Spåret (1986-10-11)

Arr: Lars Grönlund
Bo-Göran Nilsson

- 1. Leif Thelander, 230 pr.
- 2. Björn Kullberg, 284 pr
- 3. Ulf Edlund, 307 pr.

13 deltagare, 1 utom tävlan.

FAMILJERALLYT och SAFARITÄVLINGEN var ej planerade och genomfördes ej pga hög arbetsbelastning av arrangörer.

Gripen (serie om 6)

- 1. Göte Agenhed, 255 pr
- 2. Sture Lahrin, 271 pr
- 3. Seve Barth, 277 pr

24 deltagare, 17 fullföljde.

Nattugglan (serie om 6)

- 1. Nils-Erik Zander, 90 pr
- 2. Tage Wennström, 146 pr
- 3. Seve Barth, 157 pr

12 deltagare, 9 fullföljde.

LM i landning (1986-10-18)

Arr: Erik Kullberg
Björn Kullberg

- 1. Göte Agenhed, 41 pr., Linköpingsmästare
- 2. Sture Lahrin, 63 pr
- 3. Ulf Edlund, 81 pr

16 deltagare.

1986 års Sportflygare i LFK: Nils-Erik Zander.

EXTERNA TÄVLINGAR

Stjärntävlingen på Visingsö (1986-05-31/-06-01)

24 Lars Olson som ende LFK:are!

35 deltagare fullföljde.

SM i CFFK i Halmstad (1986-08-15/16)

- 14. Kent Fredriksson, 3148 p.
- 20. Sören Karlsson, 2502 p.

6:e lagpris Kent och Sören.

DIVERSELÄDAN

FLYGDAGEN 10 MAJ

Vid Säab Flygdivisionens flygdag med anledning av 50-årsjubileét hjälper LFK till med en hel del av de praktiska arrangemangen. Vissa uppgifter lägger vi i vår tur ut på utomstående, men för många funktioner räknar vi med klubbmedlemmarnas hjälp.

Om Du vill hjälpa till, kontakta Lage Lönn eller Sture Bjelkäker. Bl.a. planeras ankomsttävling, Safir Fly In och EAA Fly In.

Sture B.



BILAGOR

NY AVIONIK I GYB

=====

Vår Cessna 172 SE-GYB har fått helt ny avionikustrustning av märket KING Silver Crown. Förutom att en del nya apparater tillkommit så finns det många nyheter även vad gäller hanteringen av själva kommunikationsradion och VOR/ADF. Samtliga apparater har s.k. digital presentation av frekvenser m.m. (som på ADF'en i IFZ).

INNAN DU FLYGER GYB IGEN BÖR DU NOGA LÄSA IGENOM FÖLJANDE KORTFATTADE BESKRIVNING AV DEN NYA AVIONIKEN.

Detta gäller även för ren VFR-flygning. Du som vill veta ännu mer, se tilläggsidor längst bak i GYB's flyghandbok. Dessa tilläggsidor är kopierade ur instrumentmanualerna från KING.

Innan Du startar motorn, se till att avioniken är frånslagen. Det är 6 knappar som skall vara OFF:

2 st. radio, ADF, DME och Transponder samt Audiopanelen.

När huvudströmmen slås till, går en fläkt igång för kylning av avioniken.

Vi går nu igenom avionikpanelen uppifrån och ned:

Intercom

Det finns intercom för alla fyra platserna i fpl. Förutom strömbrytare och volymkontroll finns en SQUELCH. Vrid denna till max och minska sen tills brusets försvinner.

Audiopanel

Härifrån styrs inkopplingen av de olika apparaterna och man kan välja mellan att få ljud i högtalaren (SPEAKER) eller hörlurarna (PHONE). För ren VFR-flygning räcker det att ha en enda knapp intryckt, nämligen AUTO (för SPEAKER eller PHONE). Man får då automatiskt mottagning på den radio som man sänder ifrån. Sändarval gör man med vridknappen längst till höger (läge COM1 eller COM2).

Om man vill lyssna t.ex. på ADF trycker man först in motsvarande knapp på Audiopanelen (motsvarande för övriga apparater.) Man kan också lyssna på den radio man inte har sändning på.

Radio

Det finns två st COM, på vardera kan man ha en STAND BY-frekvens, dvs hela fyra frekvenser kan vara förinställda. Frekvensval görs för STAND BY-frekvensen, för att skifta mellan aktuell frekvens och STANDBY-frekvens används knapp med två pilar. Frekvensväljarknappen har två vridknappar: Med den inre ställer man in antal MHz, med den yttre antal kHz, dvs decimalerna. Med den yttre knappen utdragen får man 25 kHz stegning i stället för 50 kHz.

OBS Glöm inte att skruva upp volymen när Du slagit på radion. Glöm inte heller att skifta till aktuell frekvens (USE) när Du valt frekvens enligt ovan. Det är alltid den vänstra frekvensen som gäller!

Sändarknappen för högersits sitter längst upp till höger vid intercomkontrollen.

VOR/ILS

Till varje radio hör en NAV-enhet dvs det finns 2 st VOR. (NAV1 har både localizer och glidbana, NAV2 enbart localizer.) NAV-enheterna går på samma strömbrytare som radion, men har egna volymkontroller. För identifiering av VOR skall volymknappen dras ut.

Liksom för radio, har man STANDBY-frekvens för NAV1 och NAV2, och det är STANDBY-frekvensen man ställer in med frekvensväljarknappen, Glöm inte att slå om till aktuell (USE) frekvens innan Du använder VOR'en!

ADF

Även här ställer man in standby-frekvens och skiftar till aktuell med FRQ. I stället för standby-frekvens kan man få presentation av flygtiden (FLT) eller stoppursfunktion (ET). (Observera att flygtidsfunktionen kan aktiveras vid pådrag med en switch FLT TIMER längst upp till vänster vid intercom-kontrollen.)

Knappen ADF skall alltid vara intryckt utom vid test. Vid testen (utdragen ADF) skall ADF-nålen visa 90 grader.

Knappen BFO skall vara intryckt vid identifiering av NDB-fyrar av BFO-typ.

DME

Frekvens för DME-fyr ställs in med frekvensväljaren på DME. med DME-switchen i läge FRQ. Om man i stället väljer RMT (remote) får man den frekvens som NAV1 är inställd på (många fyrar är ju både VOR- och DME-fyrar).

Med switchen i läge GS/T får man samtidig presentation av avståndet till DME-fyren i nautiska mil, ground speed (GS) i knop och beräknad tid till fyren i minuter.

Till sist, se till att Du är förtrogen med radioutrustningens handhavande innan Du taxar ut, i luften är det mycket svårare att hålla isär de olika funktionerna.

/ Bje 870215

TEL: 011/19 20 00
TELEGRAMADRESSER:
AFTN ESKLYA
KOMM CIVILAIR NORRKÖPING
TELEX 64250

SVERIGE
LUFTFARTSVERKET
INFORMATIONSTJÄNST FÖR LUFTFARTEN
601 79 NORRKÖPING

AIC
B 111/1987
29 JAN




B 111. NYTT UTFÖRANDE AV CERTIFIKATET

Som tidigare meddelats installerar luftfartsinspektionen under våren 1987 ett nytt system för certifikatdatahanteringen för att möta moderna och aktuella krav.

I samband därmed kommer certifikaten att få ett nytt utförande.

Förändringen innebär att certifikatet i fortsättningen endast består av en del. ID-delen som vi har idag slopas. Den nya certifikathandlingen gäller bara tillsammans med godkänd identitetshandling. Nedan framgår hur den nya certifikathandlingen kommer att se ut (i förminskat skick):

	LUFTFARTSCERTIFIKAT AVIATION LICENCE	Sverige Sweden	III Datum för följande utförande / Date of next issue	III Behovsplan / Requirements
			VI Meddelingskod / Message code	
II Serierummer / Serial No			IX Gruppenummer / Certificate No	
IV Namn / Name			III Anmärkning / Remarks	
V Adress: Luftfartsverket S-601 79 Norrköping				III Datum för utförande / Date of issue
VI Innehavarens namn och signatur / Signature of holder				III Utförande / Issuance / Issuing office
<small>Page 1 (2) Detta certifikat gäller enligt ICAO-standarder med godkänd identitetshandling från den 10 April 1987</small>			<small>Page 2 (2) ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE STANDARDS OF ICAO BY</small>	<small>Page 3 (2) For applications see reverse side</small>

Införandet av ovanstående certifikathandling innebär, då systemet är installerat, att behovet av interimisbevis vid nyutfärdande av certifikat bortfaller. Certifikatinnehavaren får därför i fortsättningen originalcertifikatet direkt.

I avvaktan på att det nya systemet tas i bruk kommer alla som nu söker nytt certifikat att få ett interimisbevis. Ett originalcertifikat kommer sedan automatiskt innan interimisbeviset går ut. Kravet på certifikatunderlag med foto bortfaller därmed redan nu.

Under inkörningsperioden av det nya systemet kommer det gamla systemet att köras parallellt. Det innebär att personalen blir dubbelt belastad. Detta kan för certifikatinnehavaren innebära att det kan ta lite längre tid än normalt att få sitt ärende behandlat.

De certifikatinnehavare vars certifikat är aktuella för förnyelse under våren uppmanas därför att sända in förnyelsehandlingarna i god tid – allra helst redan månaden före förnyelsemånaden för att möjliggöra att ärendet kan behandlas innan certifikatet går ut. Läkarundersökning får göras månaden innan utan att förnyelsedatumet ändras.

Luftfartsinspektionen kommer fortlöpande att under våren informera om hur arbetet fortgår.

Redan nu kan meddelas att certifikatregistret kommer att hålla stängt 1987-02-02—1987-02-13 på grund av utbildning. Även luftfartygsregistret kommer att vara stängt för utbildning 1987-02-02—1987-02-05. För brådskande certifikatärenden under tiden 1987-02-06—1987-02-13 kan tel nr 011/19 20 33 kontaktas.

— SLUT —

PRESSTOPP

Landningstävling Gripen 1 genomförs lördagen den 14/3
med start kl 10.00.

Anmälan sker till Tävlingsledaren Lars Grönlund vid märket.



NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för nästa Kontakt är preliminärt 1987-03-29.