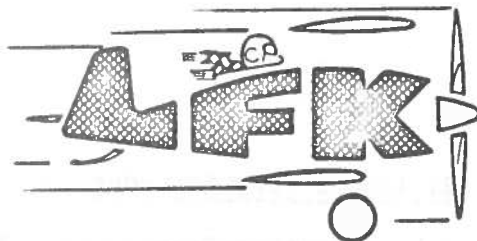


kontakt med



1975-06-19/Eva B Aldenstedt

Lotterier

Vi har sålt slut på vårt första lotteri med ovanligt bra vinst och beslutat att anordna ytterligare ett lotteri med 15 000 lotter à 1 kr. Enda skillnaden blir att klubbmedlemmarna själva får sälja lotterna. Det blir inte särskilt svårt, för det är 21-lotter som visat sig mycket populära. Lotterna kommer att finnas tillgängliga från 75-06-23. Hämtar Du 100 lotter får Du en dekal för flygklubben att fästa på bakrutan på bilen. Hämtar Du 400 lotter får Du en T-shirt som bonus och den som säljer 1 000 lotter får en timma C 150.

LFK Stödlotteri

För att ytterligare stärka Klubbens ekonomi vill vi anordna ett stödlotteri, som i första hand vänder sig till SAAB-anslagna medlemmar. Lotteriet har 100 andelar à 10 kr/mån, vilket vi räknar med att få dra på Er lön. Dragning sker i mitten av månaden genom penninglotteriet. Vinsterna blir 250 kr, 100 kr samt 5 st på 40 kr. Är Du intresserad, skicka en lapp till Tage Wennström eller anteckna Dig på listan nere på Klubben. I mån av platser över beredes även övriga medlemmar plats i lotteriet, men får då räkna med en förskottsinsbetalning på minst 50 kr för att inte få det för sönderplottat.

T-shirt

Vi har beställt ett antal T-shirt, blå med ett litet märke på, vilka kommer att försälas på Klubben till ett pris av 20 kr. De beräknas komma i vecka 26 och finns endast i ett begränsat antal, varför det gäller att passa på.

Dekal till bilen

Vi har också beställt en dekal till våra bilar och dessa försäljes till ett pris av 5 kr. Beräknas finnas på Klubben v 26.

Räddningsövningen

Vårens övning måste tyvärr inställas p g a för litet deltagarantal, men vi kommer igen till hösten när inte sommarstugor, sol och bad lockar så mycket, och då räknar vi med mycket stor anslutning.

Billigare flygtid under juli

Under semestermånaden står våra maskiner, ofta av naturliga skäl, stilla. Det vill vi råda bot för, så därför gäller under hela juli månad:

ALL UTHYRNING TILL US-PRIS

I samband härmed är det glädjande att konstatera att flygtidsuttaget hittills i år ligger över vad som budgeterats. Under maj månad t ex flög vi 536 timmar, alltså gott och väl över de budgeterade 450 timmarna. Denna tendens hoppas vi skall hålla i sig under resten av året. Ökat flygtidsuttag innebär ju förbättrad ekonomi för Klubben och det är något vi skall eftersträva.

Finansiering av flygutbildning

Genom Östgötabanken kan vi nu erbjuda en intressant finansieringsmöjlighet. Nya medlemmar som ska utbilda sig för certifikat kan få ett lån genom banken.

Maxbelopp 7 - 10.000 kronor
 Betalningstid max 36 månader
 Räntan (avdragsgill) f n 12 %

Finansieringsmöjligheten är tillämplig även för sådana som ska förnya sitt certifikat.

Hjälp oss sprida information om denna nya möjlighet. Närmare upplysningar genom kassören.

Mörkerutbildning

Om det visar sig att ett ordentligt intresse finns för mörkerutbildning under hösten, är det möjligt att vi kan anordna någon form av förbilligad utbildning. Vi vill därför gärna få besked om intresset för mörkerflygning och synpunkter på uppläggning av en sådan kurs. Hör av er skriftligt till LFK.

Försvunnet tersur

Vem kan hjälpa oss att spåra upp vårt lilla flygplanur, ett tersur av schweiziskt fabrikat HEUER Ø 50x15. Efter semestrarna kommer både KM och DM och inför dessa aktiviteter vill vi vara rustade. Upplysningar till C.M. Danielsson, tel, Saab-Scania AB 12 90 20/497 eller lt 1610, avd. FTEK.

Arbetsplikten

Vi vill erinra om arbetsplikten på tio timmar per medlem eller om arbetet ej utföres tjugo kronor per timme.

Flygplanen behöver städas och putsas då och då. Till detta beräknas åtgå omkring 3 timmar per månad och följande är antecknade som ansvariga för respektive flygplan:

SE-FEY: 263 Lars Foberg, 518 Per-Erik Mohlin, 589 Ernst Persson
 SE-FBD: 161 Sture Bjelkåker, 488 Thomas Lundblad, 617 Ulf Ringh
 SE-FBE: 406 Rune Carlsson, 667 Arne Sterner, 540 Thorsten Nilsson
 SE-FXD: 164 Lars Björkman, 364 Stig-Olof Jangbratt, 233 Kurt Ekblom
 SE-FKR: 109 Göthe Agenhed, 550 Karl Johan Nuottaniemi, 766 Göran Ydreborg
 SE-CSE: 137 Jan-Ove Aronsson, 153 Håkan Bengtsson, 691 Jan Svensson

Övriga har slumpmässigt insatts i grupper och förefinns önskemål om byten ordnas dessa mellan medlemmarna. I varje grupp finns en man som följer upp att arbetsplikten uppfylles av samtliga. Denne är namngiven nedan och skall meddelas av övriga då de utfört arbete. Övriga är av utrymmesskäl endast angivna med pilotnummer.

1. 117 Bengt Andersson, tel 11 00 01, 260, 346, 416, 535, 591, 675
2. 448 Sture Lahrin, tel 504 72, 152, 287, 372, 339, 601, 737
3. 302 Nils-Gunnar Gustavsson, tel 701 64, 159, 394, 454, 541, 613, 742
4. 409 Tore Karlsson, tel 740 28, 167, 311, 477, 555, 745, 155
5. 324 Evert Hedman, tel 15 11 79, 414, 493, 581, 134

Därefter har det varit omöjligt att få frivilliga telefonvägen, antingen inget svar eller också hade vederbörande ej tid.

6. 151, 267, 371, 431, 536, 592
7. 217, 316, 492, 574, 631, 772
8. 336, 415, 496, 641, 658, 726
9. (Motala) 305, 320, 360, 365, 391, 437, 468, 654
10. (västra E-län) 129, 270, 313, 315, 368, 408, 457, 467
494, 572, 711, 732

Grupperna 6, 7 och 8 samlas vid Klubben 75-06-25 klockan 17.30 för en uppsnygning inför semestern. Grupp 6 svarar för städning av klubbhuset, grupp 7 medför spadar och hackor för kantning av gångar samt rensning av rabatten samt ev gummiskrapor för fönsterputsning på klubbhuset. Grupp 8 städar hangaren. Arbetsuppgifter för övriga grupper kommer i ett senare nummer av "Kontakten".
 MÖT UPP MANGRANT.

Färdplansanmälan

Du som flyger på genomgående färdplan till flygplatser som saknar lufttrafikledning måste kontakta närmaste kontrollorgan per radio eller telefon och meddela att Du landar/landat eller startat. Underlåtelse att göra anmälan föranleder rapport till Luftfartsverket från det kontrollorgan som har hand om Din färdplan.

Motorflygare

Vet Du om att Du som motorflygare i hög grad styr livslängden på våra motorer.

Vill Du verka för att få kort tid mellan tillsynsintervallen har Du bara att nonchalera varmkörningsdelen omedelbart efter start. Ryck och slit i gasreglaget, så att varvet sågar mellan tomgång och fullvarv. Det sliter bra på cylinderlopp och lager.

Vill Du däremot medverka till att hålla motorunderhållskostnaderna nere förfar Du på följande sätt.

1. Direkt efter motorstart ökar Du varvet till ca 700 å 800 v/min och ger motorns smörjsystem en möjlighet att bygga upp oljefilmen, som minskar slitaget bl a i cylinderlopp och lager.
2. Varmkörning på varv 700 å 800 rekommenderas sommartid under två min, varefter varvet ökas under ca en min till 1700 å 1800 v/min.
Vintertid ökas varmkörningstiden och fortgår så länge att oljetempindikatorns nål visar på grönt fält.
3. Under hela varmkörningsdelen kontrolleras motorns oljetryck.
4. Då motorns oljetemp och -tryck visar gröna värden får varv-tal över 2000 v/min ansättas.
5. Efter avslutad intaxning eller körning av motorn på högt varv, låt den gå ett 10-tal sekunder på tomgångsvarv, så att den hinner kylas ned i jämn takt.

Tekniska chefen

Kartor för utlandsflygningar

Följande kartor finns för utlåning hos Sture Bjelkåker, tel. bost 15 09 02 eller arb, 12 90 20.

1:5000.000 Danmark, Low Countries, Hannover, Hamburg

Om Ni har aktuella kartor, som Ni tror att andra kan få nytta av, kontakta Sture Bjelkåker, så förmedlar han "kartutlåningen".

Dagbesked m m

För att Klubbens rutiner skall fungera väl är det väsentligt att alla för loggböcker och dagbesked korrekt. Alltså:

1. Glöm inte att fylla i handlingarna.
2. Fyll i alla uppgifter inkl pilotnummer och använd rätt beteckningar.
3. Glöm inte att minsta flygtid är 15 min.

Bränsleproblem

Vid Arne Nyléns utmärkta redogörelse för planering och utförande av långflygning framgick att bränslefrågan ofta är problematisk, både här hemma och utomlands. Det kan ibland vara svårt att få tag på bränsle, ofta är den väldigt dyr och ibland uppstår betalningsbekymmer.

Vi har nu anskaffat BP och Shell-kort utöver vår vanliga Esso-carnet till samtliga flygplan, men varje förare rekommenderas att trots detta kontrollera möjligheten att få tanka på kredit vid flygningar till nya fält.

LFK kalkyler är baserade på en bränslekostnad på 0.85 kr/liter. Utomlands kan man om man inte passar sig få betala upp till 1 kr mer per liter. I sådana fall måste föraren själv betala mellanskillnaden.

LFK Mångkamp 1975

Den 24 maj arrangerade LFK den tredje av fyra försökstävlingar med den nya tävlingsformen Civil-Flyg-Fem-Kamp. Det är, som redan namnet anger, en omväxlande tävling, som förutom de rena flygmomenten (navigering och landning), även innefattar punktorientering, terränglöpning och simning.

Tävlingen hade samlat nio deltagare och startade redan klockan 06.00 då den förste tävlanden påbörjade sina navigeringsberäkningar. Efter en lång dag fylld med aktiviteter kunde tävlingsledningen, Rune Carlsson och Björn Johansson, presentera följande resultat.

1. Nils-Eric Zander	Placeringssumma	10
2. Eskil Wiklund	"	14
3. Hans Sundin	"	23
4. Sture Lahrin	"	25
5. Ulf Ringh	"	27

Segrarna i de olika momenten blev

Navigering	- Nils-Eric Zander
Landning	- Eskil Wiklund
Punktorientering	- Nils-Eric Zander
Terränglöpning	- Håkan Jansson
Simning	- Hans Sundin

Till sist önskar vi er alla EN RIKTIGT SKÖN FLYGSEMESTER

PRESSTOPP

SM i Värnamo 1975

Årets SM i Motorflyg hölls 12 - 14 juni i Värnamo, Hagshults Flygplats. LFK:s deltagare höll sig väl framme i resultatlistan, vilket än en gång dokumenterar våra tävlandes skicklighet. Här följer några av resultaten och även några ord från tävlingsledaren Lennart Peterzén.

Plac	Namn	Klubb/lag	Prickar Navprov	Specprov	Landn	Summa
1	T Krave	Karlstad 1	44	83	21	148
2	J-O Friskman	Gävle 1	20	64	68	152
3	G Gunnarsson	Karlstad Segel	20	141	80	241
4	N-E Zander	Linköping 1	67	135	42	244
5	G Unger	Gävle 1	25	114	125	264

8	S Lahrin	Linköping 1	117	109	108	334
12	E Wiklund	Linköping 2	47	200	148	395
16	E Hedman	Linköping 3	84	123	215	422
18	U Edlund	Linköping 5	66	180	208	454
19	R Carlsson	Linköping 5	164	91	205	460
22	T Wennström	Linköping 2	245	200	102	547
28	L Angvik	Linköping 3	500	200	49	749
34	G Niss	Linköping 4	500	186	157	843
40	U Ringh	Linköping 6	500	200	205	905

LAG

1	Gävle 1	Friskman - Unger	Summa prickar	416
2	Karlstad 1	Krave - Thenór		459
2	Linköping 1	Zander - Lahrin		578

Tävlingsledarens funderingar kring 1975-års SM i Motorflyg

Det positiva gensvar jag fått från såväl funktionärer i Värnamo och Kronobergs Flygklubbar, som från de tävlande har gett mig stor tillfredställelse och jag har upplevt tävlingsledareskapet som något positivt.

Här fanns människor som kände sitt ansvar och ingen visade ringaste tecken på att vara arbetsskygg. Man offrade beredvilligt sin fritid för att ge de tävlande möjlighet att mäta sin styrka sinsemellan.

Jag vill påstå att klubbbandan i Värnamo Flygklubb är av samma fina slag som rådde i Arboga Flygklubb på 50-talet. Liknande klubbar får man leta efter idag.

Målsättningen vid förberedelserna för årets SM tog fasta på att åstadkomma en så jämn svårighetsgrad som möjligt mellan de tre tävlingsmomenten, navigering, special och landning. Väderomständigheterna under tävlingsdagarna var dessutom sådana att de tävlande ställdes inför krävande uppgifter, som de klarade på ett utomordentligt bra sätt.

Navigatorbanan tog form redan annandag jul 1974 efter noggranna kartstudier i skala 1:100.000. Idén med den vita delen av kartan fick jag vid första kontrollflygningen av banan, då jag fick passera över ett begränsat stratustäcke. Satsningen på tre hemliga tidkontroller visade sig utslagsgivande och var väl värt priset av en något senare resultatredovisning. En uppföljning av antalet prickar på navprovet talar sitt tydliga språk. Phiels 17 prickar dristar mig till att utnämna honom till "Årets Navigator".

Teoretiska navprovet följde det traditionella mönstret. Som komplement ingick även bränslemängdberäkning, där bl a flygplanets lastningsinstruktion fick lov att användas.

Specialprovet som innehöll fyra dukar och sex foton visade sig svårt. Friskman uppnådde bästa resultatet med 64 prickar och med vetskap om att han markerat sista fotomålet rätt på kartan, men glömt anteckna F6, så var han moralisk SM-segrare. Han får emellertid nöja sig med att utnämnas till "Årets Spanare".

Landningsprovet var också krävande och resultaten av mycket god klass. Lasse Sandbloms trafikdirigering var föredömlig. Tre flygplan i varvet visade sig vara lagom för att få fram ett fint flyt, Kraves 21 prickar på totalt tre landningar inger respekt. "Årets Landare" utan minsta tvekan.

Vi hade engagerat fem st domare, som var för sig gav sitt omdöme till en chefdomare, som till speciell protokollförare framförde domslutet. Domarna hade placerats på ett lastbilsflak, vilket medgav god överblick av landningsbanan. Sekretariatet under Nils Åke Nilssons ledning fungerade föredömligt så även tidtagare och brytpunktskontrollanter.

Ingen tävlande fick anledning att känna sig orättvist behandlad. I samtliga de fall, som någon tävlande ville ha klarlagt var och hur han fått sin prickbelastning, kunde tävlingsledningen dokumentera resp flygplanpassage helt entydigt. Detta gav sig till känna på så sätt att icke någon protest inlämnades.

Sportmannamässigt var tävlingen av högsta klass. Jurychefen Gösta Eriksson behövde aldrig ingripa utan fick för en gångs skull avnjuta tävlandet i lugn och ro. Det har han gjort sig förtjänt av många gånger om.

Varje tävlande har beretts möjlighet att via olika enkäter ge sin syn på Årets SM, med avsikt att få fram positiva idéer som kan resultera i kompletteringar för kommande SM.

Lennart Peterzén