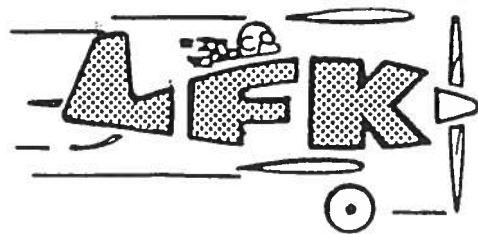


# Kontakt med



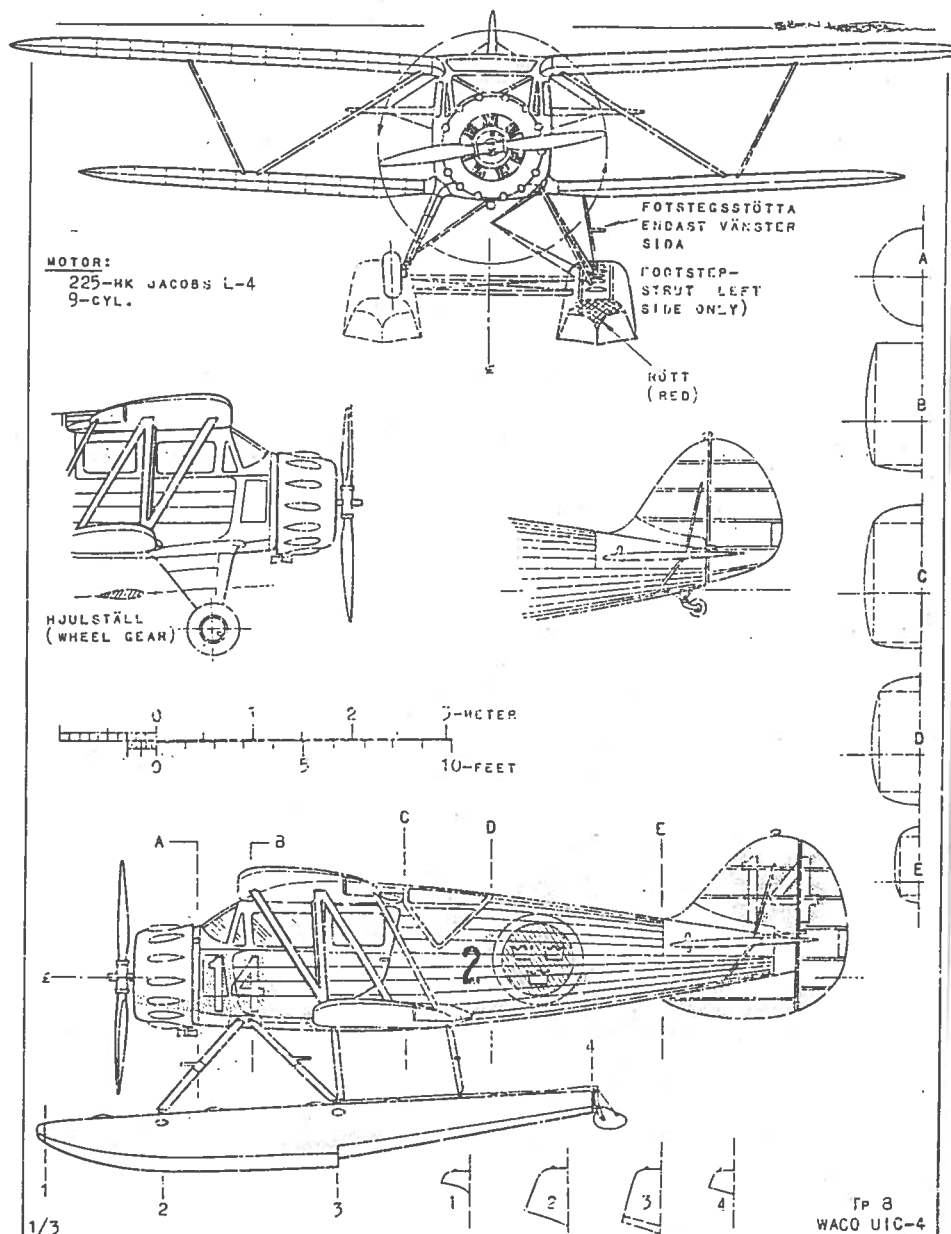
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktör: Olle Hultgren Arb 013 - 24 32 06 Hem 013 - 12 72 37

NR 3 1992

## I DETTA NR

- \* MÖTESPROTOKOLL
- \* AVRUSTNINGSLÄGER
- \* KURSVERKSAMHETEN
- \* KLUBBVERKSAMHETEN
- \* BEMÄRKESEDAGAR
- \* JOURTJÄNSTEN M M
- \* TÄVLINGSVERKSAMHETEN
- \* SAXAT
- \* NÄSTA MANUSSTOPP



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 LINKÖPING

Tel. Exp och jour 013 - 18 32 00  
 Flygchef 013 - 18 32 01  
 Tekn chef 013 - 18 32 04

Postgiro 16 01 43 - 4 Bankgiro 120 - 0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
 Expedition vardagar 08.00 - 13.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott  
 Lör-, sön-, och helgdagar: Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

# PROTOKOLLUTDRAG FRÅN KONSTITUERANDE STYRELSEMÖTE I LINKÖPINGS FLYGKLUBB 92-04-01

Närvarande: ordf. H Mennborg  
S Barth  
S Bjelkåker  
T Bergström (tidvis)  
L Carlsson  
O Gandahl  
LA Gustavsson  
P Jonsson  
L Karlsson  
J Klefborg  
H Komarek  
M Mobärg (tidvis)  
P Persson

1.

Mötet öppnades och de nyinvalda hälsades välkomna av ordförande.

2.

Styrelsen som befann sig behörigen vald enligt justerat protokoll från årsmötet i LINKÖPINGS FLYGKLUBB 1992-03-27 konstituerade sig enligt följande:

Ordförande	Hans Mennborg
Vice ordförande	Tommy Bergström
Kassör	Jan Klefborg
Sekreterare	Ove Gandahl
Övriga ledamöter	Seve Barth Sture Bjelkåker Per Jonsson Lennart Karlsson Milton Mobärg
Suppleanter	Lars-Anders Gustavsson (vice kassör) Horst Komarek Per Persson

3.

H Mennborg för sig samt två i förening av T Bergström, J Klefborg och O Gandahl uppdrogs att teckna LINKÖPINGS FLYGKLUBBs firma.


H Mennborg, T Bergström, J Klefborg, LA Gustavsson och Astrid Loftenius uppdrogs att teckna LINKÖPINGS FLYGKLUBBs postgiro, bankgiro/checkräkning dock två i förening vid belopp över 3000 kronor.

Övriga bankkonton tecknas av H Mennborg och J Klefborg två i förening. För kapital-samlingsräkning 1302-10-24823 avseende medlemmarnas deponerade kapital krävs dessutom styrelsebeslut.

Linköping 1992-04-01

  
O Gandahl

Justerat

  
H Mennborg

# Avrustningsläger

SAXAT FRÅN FLYGBLADET !

## Avrustningsläger i Linköping

Under en månad i sommar, med början den 13 juni, kommer ett avrustningsläger att hållas i Linköping. Deltagarna i lägret kommer bl a från Plogbillsrörelsen, fredsrörelser, religiösa grupper och feministiska organisationer. Antalet deltagare beräknas bli runt 50.

Enligt en intervju i Östgöten den 22 maj är lägrets syfte att avrusta Gripen genom att slå sönder vapenfästen och liknande på flygplanet. I intervjun säger fredsaktivisten Per Herngren att deltagarna inte har några större betänkligheter att bryta mot lagen, utan han menar att åtal och rättegångar mot fredsaktivister är en del av aktionen. Lägret har också planer på att ta sig förbi stängslet

runt området för att börja odla säd, ha danskurser, bygga vindkraftverk och lekplatser på fabriksområdet. Herngren säger i intervjun att de satsar på skapande aktioner, inte konfrontation. Avrustningen av JAS 39 Gripen ser de som en skapande och positiv aktion.

Lägerdeltagare har redan setts utanför Saabs område i rekognoseringssyfte.

Lägret är internationellt och säger sig vara ett läger i civil olydnad och ickevåld. Civil olydnad innebär att man öppet och utan våld bryter mot lagen.

## Att tänka på

Vi måste alla hjälpas åt för att underlätta säkerhetstjänstens arbete.

- Bär alltid ID-brickan synligt
- Rapportera alla misstänkta personer och aktiviteter
- Ingrip vid behov själv och begär legitimation om du misstänker att någon obehörig kommit in på vårt område
- Vid spärrgrindarna och dörrar får endast du själv gå in med ditt ID-kort. Var noga med att inte släppa in någon bakom dig.

För mer information kontakta ditt säkerhetsombud eller säkerhetstjänst.

OBS! TILL SAMTLIGA MEDLEMMAR OCH JOURHAVANDE  
LINKÖPINGS FLYGKLUBB.

INNAN DU ÖPPNAR "GRINDEN" SKALL DU TA ÖGONKONTAKT  
MED DE BESÖKANDE. UNDER RUNDFLYGSKVÄLLAR SKALL PAS-  
SAGERARE HÄMTAS VID GRINDEN AV ANSVARIG PILOT ELLER  
JOURHAVANDE.

OM DU OBSERVERAR NÅGOT OVANLIGT FRÅN KLUBBEN ELLER  
FRÅN FLYGPLAN I VARVET MEDDELA OMGÅENDE VAKTOPERATÖR  
TEL. (18) 3001 ELLER TRAFIKLEDNINGEN VIA FLYGRADION.

SEVE BARTH

## *Första LFK-planet till Riga*

Avspänningen i öst och den baltiska frigörelsen har nu också gett oss nya spännande mål att flyga till. Den 28 maj var det dags att byta ut Oslo som mål för IFR lågnav - mot Riga i Lettland, med den något exotiska platsindikatorn UMRR. Det var Gunnar Holmberg (IFR-elev) och Sture Bjelkåker (flyglärare) som med PA-28 SE-KIT flög till Visby och därifrån till Riga. Vederbörligt tillstånd "to enter the Republic of Latvia" hade inhämtats via Arlanda briefing. I telexet påpekades bl a att ryska AIP gäller tills vidare. Man har inte fått ordning på sin egen luftrumsinformation ännu - men det är på väg.

Vi tullade ut i Visby och kollade senaste TAFen för Riga, som tyvärr fortfarande talade om PROB 40 för åska efter kl 14. Ett samtal med Arlandameteorologen klargjorde dock att man nu väntade åskan längre söderut - i Litauen, inte i Lettland.

Flygtiden Visby - Riga är knappt 2 tim, varav ca 1 tim över hav. Rutten går via rapportpunkten SORLA mitt i Östersjön. Där byter man från fot till meter, i vårt fall från FL 90 till 2700 m STD.

Första anrop av Riga Kontroll en stund före SORLA gick bra, de lettiska flygledarna talar långsamt och tydligt. (Att radion i KIT skulle vara dålig som flera anmärkt på, märktes inget av på hela resan.) Vi hade kontakt med fyra frekvenser på vägen till Riga - av någon anledning lät rösterna identiska, var det månne samma person som skötte all flygledning?

Det kändes bra att skönja den lettiska kustlinjen - en enda lång sandstrand - efter nästan en timma utan landkontakt. Eftersom det inte var särskilt mycket moln, kunde vi följa upp vår IFR-navigering över Lettland med hjälp av en turistkarta inköpt på Sahlströms. Någon VFR-karta för Lettland med luftrumsuppgifter har vi ännu inte sett till.

Riga Kontroll föreslog Visual Approach i Riga, men vi bad om en ILS-inflygning för övnings skull varför vi lämnades över till Riga Radar. Flygledaren ledde dock in oss så långt fram på grundlinjen att vi hamnade långt över och vinkelrätt mot glidbanan, vilket hade varit oacceptabelt om det rått IMC.

Efter landning togs vi väl om hand av flygplatspersonalen, som trots knappa resurser gjorde allt för göra det smidigt för oss. Pass- och tullkontroll var det inte tal om, vi behövde inte visa eller fylla i ett enda papper.

Eftersom vi var en "School Flight" togs efter en stunds diskussion endast betalt för landningsavgift (SEK 400) och inte för "Traffic Handling", vilket hade blivit betydligt dyrare. Vi tackade med att överlämna planscher med Saab-flygplan.

Sen var det fråga om tankning, vi hade i Sverige fått uppgift om att det numera såldes 100 LL i Riga, men **ICKE!** Bara jetbränsle fanns. Så nu började dagens **PROBLEM**. Bränslet i KIT räckte inte tillbaka till Visby med erforderliga reserver.

Vi erbjöds först 85-oktanig bilbensin, "ett annat svenskt plan hade tankat sådant veckan innan". Efter samråd med Tor i Linköping - som f.ö. endast gick att nå via SAS-kontorets mobiltelefon - tackade vi dock nej till denna bensin p.g.a. det låga oktantalet.

Nu hade vi god hjälp av vår vän bland flygplatspolisen, som inte gav upp förrän han löst problemet åt oss. Efter en timmas idogt letande fick han kontakt med piloten på en rysk ANTONOV-2 - en 50 år gammal dubbeldäckare som fortfarande var i bruk - och som stod parkerad i ett avlägset hörn av flygplatsen. Han fick ryssarna att taxa över ANTONOV-maskinen till vår KIT på den civila plattan, och via slang pyttsa över ca 70 liter bensin till oss. Vi kom fram till att bensinen hade någorlunda rätt oktantal för KIT. Det var roligt att se det goda förhållande som tycktes råda på flygplatsen mellan letter och ryssar.

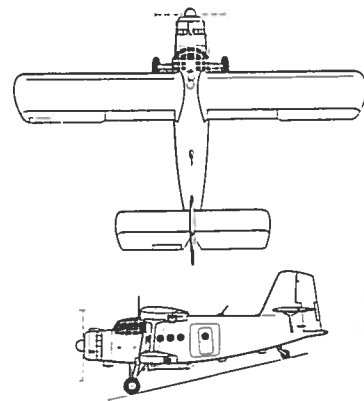
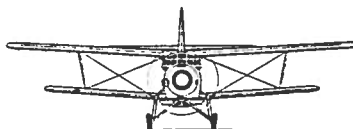
Nu återstod att betala för bensinen, men det fanns inget pris! "Vad brukar bensin kosta hos Er" frågade man lite förläget, så vi fick själva bestämma. Vi lade på lite på vårt svenska pris, och så var det problemet också löst.

Man önskade oss välkomna tillbaka till Riga, vi fick "Cleared to Visby, call me 2100 meter climbing". Naturligtvis lyssnade vi lite extra på motorn fram till den lettiska kusten, innan vi vågade oss ut över havet med vår speciella blandning av AVGAS 100 LL och nånting som kallades E 91/115. Vi lämnades så småningom över av Riga Kontroll till mera välkända Malmö Kontroll, och efter 1 tim 38 min satte vi åter hjulen på ESSV.

Lettland - och de andra baltiska länderna - erbjuder många fina utflyktsmål framöver. Närmaste flygplatser från Visby är Liepaja och Ventspils, men det finns många fler. Så snart 100 LL finns tillgängligt och man börjar ge ut VFR-kartor med luftrumsinformation, ska det inte vara svårare att flyga till Baltikum än till Danmark...

Sture B och Gunnar H

Foto: An-2 Skiss: An-2M



## IFR-kursen 91/92

Teoriutbildningen, som startade i höstas, är nu klar. Den var upplagd efter det nya måldokumentet som har trätt i kraft, och inkluderade det nya ämnet "Human Factors".

Lfv-provet är också "nytt" från och med i år, och förste LFK-elev att skriva det blev Gunnar Holmberg, som klarade det med glans. Vi kommer att ha en IFR-lärarträff i samband med vårfesten för att få återmatning och göra eventuella justeringar, liksom att vidarebefordra erfarenheter till Lfv "provmakare".

Den praktiska utbildningen, d.v.s. simulator och flygning, är i full gång, och några börjar närma sej slutmålet.

I utbildningen ingår en internationell IFR-navigering, och vi har genom åren farit runt en hel del i Skandinavien, mest till Oslo och Mariehamn. Vi har nu "öppnat" en ny rutt, på initiativ av Sture Bjelkåker. På Kristi Himmelsfärdsdag invigde han den genom att flyga med Gunnar Holmberg till RIGA! Sture återkommer med separat artikel om äventyret.

Vädret har varit alldeles för "bra" sista tiden - vi vill ju ha ett och annat moln ibland - men det blir väl bättre.

Vi har fått ett par förfrågningar om huruvida det blir en ny IFR-kurs i höst igen. Då vi har högre kapacitet nu än tidigare år (Sture kör mer eller mindre på halvtid), så vore det kanske inte helt orealistiskt att arrangera en kurs i höst igen. Det beror givetvis på intresset - därför vill vi pejla det lite. Du som är intresserad av en IFR-kurs i höst, hör av Dej till mej eller Sture (telefon, lapp i lådan på LFK eller på annat sätt).

OBS att detta bara är en intresseanmälan! Blir det tillräckligt många, går vi ut med anmälningsblanketter etc. enligt "rutin".

**PeGe**

## NY IFR-KURS

Normalt anordnar vi teorikurs IFR vart annat år, d v s nästa gång hösten 1993. Om intresse finns (ca 10 elever behövs), kan dock en extrakurs ordnas hösten 1992.

Intresseanmälan kan insändas på nedanstående talong. Pris ca 2500 kronor + litteratur.

Närmare upplysningar lämnas av P-G Lundborg, skolchef IFR, eller Sture Bjelkåker, IFR-instruktör.

PS Praktisk utbildning och simulator kan bokas fortlöpande under hela året. DS

---

### INTRESSEANMÄLAN IFR TEORIKURS HÖSTEN1992

NAMN: \_\_\_\_\_

ADRESS: \_\_\_\_\_

TELEFON: \_\_\_\_\_

Insändes till: Linköpings Flygklubb  
Fack  
581 88 LINKÖPING

# KLUBBVERKSAMHETEN

## KRIS !

Den senaste inventeringen i köket visade på ett helt oacceptabelt svinn i kassan om ca 1000 kronor !!! Skärper ! Jag tror alla är glada åt den unika service och trivsel som köksverksamheten ger. Om du inte har pengarna med dig finns en lista att skriva upp sig på. Se även till att anhöriga och vänner gör rätt för sig. Det ligger i allas vårt intresse att köket går runt och ger ett tillskott till klubbkassan som kan hjälpa till att hålla timpriserna nere.

Tack på förhand



Bengt Bergholm

Ny köksansvarig

## Angående "pilotkortet"

Våra pilotkort är ett för alla värdefullt register. Tyvärr är det inte så välskött i dagens läge. Många uppgifter och framför allt foton är inaktuella. Pilotkort med aktuell info/foto är bra att ha när man vill veta vem som är vem och om uppgifterna i matrikeln inte stämmer. För allas trevnad och säkerhet, tag med ett nytaget foto och klistra på ditt kort. Rätta också felaktiga uppgifter.

## Angående vår nya fax

Utvecklingen på LFK går snabbt nu och vi har även fått en POLLING-FAX ! Kortfattad instruktion finns på bokhyllan bakom apparaten. Mer ingående instruktion finns i jourpärmerna. Faxen är kopplad till linje "3202". OBS ! den nya telefonen i briefing-rummet är på samma linje. Om du har några frågor eller om något skulle hända med apparaten, ring Roger Pålman eller Bengt Bergholm.

## Angående vår nya telefon

Äntligen har vi fått en trådlös telefon på klubben. Apparaten är placerad i "receptionen" och skall bäras av jourhavanden. Numret till den är 183200. Eftersom även kontoret använder "3200" så har lampor installerats, en på kontoret och en på expeditionen, för att indikera om linjen är upptagen. Instruktionsboken är placerad längst bak i jour-pärmen, läs den gärna.

## **OBS !**

Jag har under de senaste veckorna sett många som "bryter" upp luckan på telefonen, gör inte det ! Det finns en för ändamålet avsedd knapp på sidan av luren. Hjälpt oss att undvika dyra reparationer på ett så nytt och värdefullt hjälpmedel.

Tack på förhand



## **BEMÄRKESEDAGAR**

LFK gratulerar följande medlemmar:

### 70 år

Arne Ewertsson

### 65 år

Tore Forsström

### 60 år

Göte Agenhed

### 50 år

Horst Komarek

Weikko Sunell

Lars-Åke Holm

Lars-Erik Borg

Sven-Arne Hallberg

Hans Laurell

GRATTIS!

Ove Gandahl



## JOURTJÄNSTEN M M

### OBS! ARBETSPLIKT-JOURTJÄNST

Samtliga flygande medlemmar i LFK har arbetsplikt. Du kan t ex ingå i någon av våra vårdgrupper av flygplan. Det finns 7 dagar i juni, 12 dagar i juli och ett antal under augusti som ej är besatta med jourhavande. Anteckna Dig omgående i jourpärmen på klubben. De som ej fullgör sin arbetsplikt kommer att debiteras 800 kr/år.

### SÄKERHETSUTRUSTNING

Du som lånar flytvästar, båtar eller annan säkerhetsutrustning, återställ denna efter Din flygning. För några veckor sedan fanns 11 flytvästar. Idag finns bara 9 stycken. Var försiktig när Du handhar säkerhetsutrustning. Anmäl omedelbart eventuell skada som Du upptäcker!

### NYCKLAR

Byt omedelbart Dina gamla nycklar hos Gun på expeditionen!

Expeditionen skall hållas stängd utanför kontorstid!

En nyckel till exp hänger i nyckelskåpet så att det vid behov går att använda fax och kopieringsapparat.

Seve Barth

## TÄVLINGSVERKSAMHETEN

### RESULTAT

Resultat från "GRIPEN 3", 1992-05-23:

1	Seve Barth	48 prickar
2	Sture Lahrin	58 prickar
3	Ove Gandahl	178 prickar
4	Gunnar Franzén	222 prickar
5	Göte Agenhed	237 prickar

## MATS JONSSON KLAR SEGRARE !

I konkurrens med delar av svenska eliten var det äntligen Mats tur att vinna en större tävling. Efter att ha blåst bort på ordinarie dag kunde VÅRTÄVLINGEN genomföras i ett strålande vårväder söndagen den 3/5.

### Resultat vårtävlingen 1992

1	Mats Jonsson	141 pr
2	Mats Warstedt	203 pr
3	Sture Lahrin	218 pr
4	Senny Barth	336 pr
5	Per Nordling	386 pr
6	Martin Tubylewicz	440 pr
7	Ove Gandahl	467 pr
8	Svante Jonsson	513 pr
9	Rune Carlsson	515 pr
10	Seve Barth	672 pr
11	Per Persson	886 pr
12	Leif Andersson	1056 pr
13	Lennart Karlsson	1344 pr



The official logo of vårtävlingen  
1992

Björn Kullberg  
Tävlingsledare

### Resultat SM i precisionsflyg Visingsö 1992

Namn	Klubb	Summa	Plats
C-M Johansson	Stockholm	60	1
Tom Carlsson	Västerås	75	2
Anders Hellström	Stockholm	108	3
Mats Warstedt	Linköping	190	9
Sture Lahrin	Linköping	250	11
Mats Jonsson	Linköping	620	18
Gunnar Franzen	Linköping	1216	23

Gunnar Franzen blev bästa debutant.

## Resultat SAFARI-tävlingen 1992

=====

Namn	Klubb	Summa	Plats
Mats Warstedt	Linköping	104	1
Erling Lindholm	Stockholm	179	2
Anders Hellström	Stockholm	294	3
Sture Lahrin	Linköping	358	4
.			
.			
Mats Jonsson	Linköping	918	8
Per Nordling	Linköping	923	9
Svante Jonsson	Linköping	1197	10

### TÄVLINGSINBJUDAN

#### GULA SPÅRET 12 SEPTEMBER

Gula spåret är en annorlunda tävlingsform, där det gäller att följa en krokig bana utritad på en 50 000-dels karta, spana efter duk- och fotomål och avsluta med ett landningsmoment i form av två precisionslandningar. Tävlingsdatum är i år den 12 september (lördag) med den 13 september (söndag) som reservdag. Anmälningsskeden sätts upp i klubbstugan den 15 augusti. Sista anmälningsskeden är den 2 september. Anmälan kan också ske telefonledes till undertecknad.

Tävla och trivs!

Tomas Lampe  
013/50530 (bostad)  
013/181715 (arbete)

## TÄVLINGSKALENDERN HÖSTEN 1992

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
920822- 920823		Augustinaven Norrköping	Norrköpings FK
920829 920830		KM KM (reserv)	Mats Warstedt Marcin Tubylewicz
920905- 920906		Arosnaven Västerås	Västerås FK
920919 920926	14.00- 14.00-	Gripen 4 Gripen 4 (reserv)	Mats Jonsson Mats Jonsson
920912 920913	heldag heldag	Gula Spåret Gula Spåret (reserv)	Lars Grönlund/ Thomas Lampe
921003 921010	14.00- 14.00-	Gripen 5 Gripen 5 (reserv)	Horst Komarek Horst Komarek
921017	17.30	Mörkerträning	Seve Barth
921025 921108	10.00-14.00 10.00-14.00	Gripen 6 Gripen 6 (reserv)	Leif Thelander Leif Thelander
921107 921121 921205	17.30 16.30 16.00	Nattugglan 4 Nattugglan 5 Nattugglan 6	Svante Holmström N-E Zander Göte Agenhed

Prisutdelningar enligt separat meddelande.

Linköping Januari 1992

  
Horst Komarek, LFK

  
Godkänt Ulf Wiberg,  
Saab Scania Flygplatschef

med förbehåll för civil- och  
militär provflygverksamhet  
och övrig trafik.

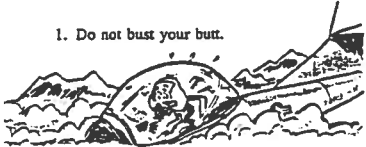
## VISDOMSORD

Bob Stevens'

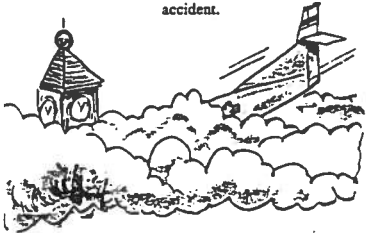
# "There I was ..."

### TEN RULES OF AVIATION

1. Do not bust your butt.

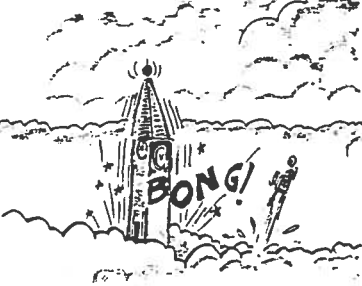


3. Remember - the pilot is always the first to arrive at the scene of the accident.



The origin of these pearls of wisdom is lost in antiquity, yet the message is as current as today's TV news. These rules rate with the ode "Why I Want to be a Pilot" as an aviation classic. Rule 3 is as old as Icarus - 5 through 9 came after blind flight and aircraft accident boards.

2. Do not let anyone else bust your butt for you.



4. When in doubt - get out!



5. In instrument flying, one peek at the ground is worth a thousand cross checks.



6. It's the same with thunderstorms and ice as it is with being pregnant - there is no such thing as 'just a little.'

7. Remember, airplanes fly because of Bernoulli, not Marconi (e.g., don't drop the aircraft to fly the mike).

8. If a crash is inevitable, hit the softest cheapest thing you can find, as slowly as possible.

9. What you don't say you don't have to take back at the board hearing.

10. Don't forget rule one!



AIR FORCE Magazine / March 1992

## NÄSTA MANUSSTOPP

Manusstopp för KONTAKTEN nr 4 1992 är lördagen den 15 augusti.  
Vässa pennan!

Olle