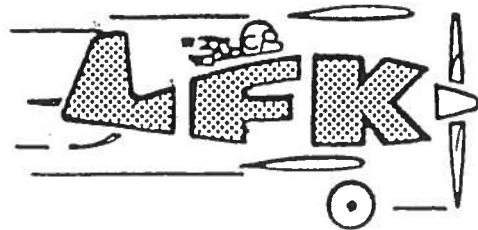


# Kontakt med



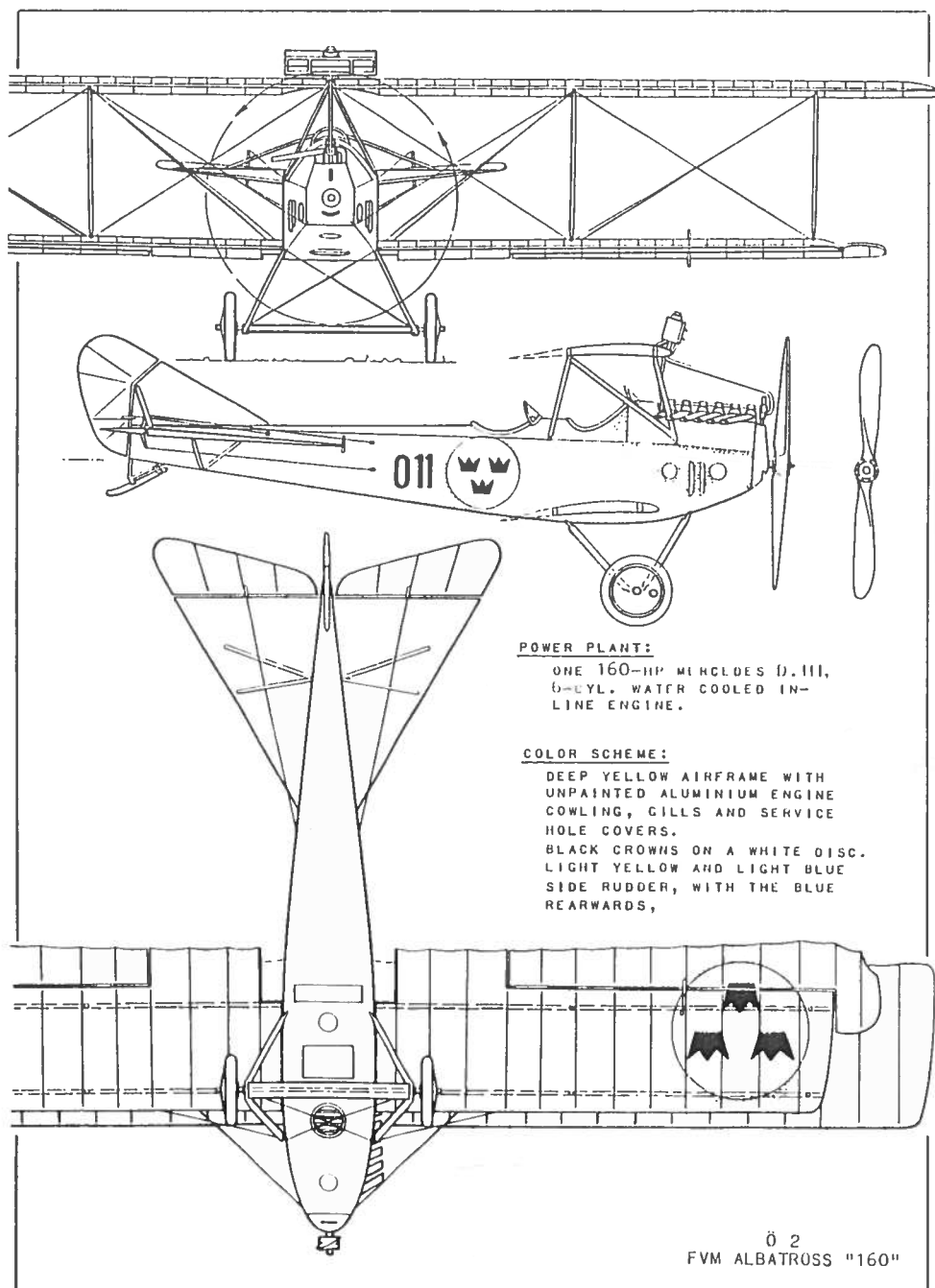
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

NR 6 1992

## I DETTA NR

- \* JOHANNES HAR ORDET
- \* KURSVERKSAMHETEN
- \* ALLMÄNT KLUBBMÖTE
- \* TÄVLINGSVERKSAMHETEN
- \* KLUBBVERKSAMHETEN
- \* NY REDAKTÖR SÖKS
- \* TÄNKVÄRDA TANKAR
- \* 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

## JOHANNES HAR ORDET

LFK-piloter: Alla som har giltiga certifikat och skall göra PFT under 1993,  
planera detta nu!

Före den praktiska PFT-flygningen skall Du gå på PFT-teorikurs!

Därför ger vi nu ut datum och tider för hela 1993 års PFT-teorikurser för LFK:

Januari:        onsdagen den 13/1 klockan 18.30  
April:            onsdagen den 28/4 klockan 18.30  
Augusti:        onsdagen den 18/8 klockan 18.30  
September:    onsdagen den 3/11 klockan 18.30

Plats: LFK teorisal.

Skriv in Din tid i liggaren som hänger på anslagstavlan. Skriv läsligt!

-X-

Någon har lånat BFT-pärmen i hyllan där bestämmelsepärmarna står. Den är blå och har texten BFT. Pärmen skall återlämnas snarast! Dessa bestämmelsepärmar får ej lämna Linköpings Flygklubb/Östgötaflyg!

-X-

OBS! Flygning under vinterförhållande - LÄS kloka ord i bifogade MFL D4 1982.

-X-

OBS!

Gäller alla innehavare av certifikat! LÄS bifogade AIC Sverige B.146.1992. Bevaka Din giltighet och behörighet!

Eftersom denna KONTAKT är den sista för 1992 passar jag på att tacka alla som i någon form ställt upp och hjälpt till i LFK under 1992.

Ett stort tack till Thor Romare som tekniker håller tillgängligheten så hög och bra standard på våra flygplan.

Ett stort tack till Gun och Astrid som trots fläckvis avsaknad av datorn reder ut diverse problem i administrationen.

Ett stort tack till Rolle och övriga flyglärare som hjälpt till under 1992. Detta gäller även de extra tekniker som på sin fritid hjälper oss.

Med hopp om ett bra flygår 1993 trots alla rubriker om kristider och krispaket önskar jag alla en God Jul och ett Gott Nytt Flygår 1993.

Vi återkommer i början på 1993 med en flygsäkerhetskväll.

**Tänk på att Din rapport kan förhindra någon annans olycka!**

JOHANNESS

## **KURSVERKSAMHETEN**

### **IFR teorikurs**

Kursen som skulle ha startat i november har senarelagts till årsskiftet. Det finns platser kvar. Anmäl Dig till LFK expedition om Du är intresserad. Eller ring till Sture Bjelkåker - 010/2913743

STURE BJELKÅKER

# MEDELANDE FRÅN LUFTFARTSINSPEKTIONEN

D 4/1982

4 NOV

## FLYGNING UNDER VINTERFÖRHÅLLANDEN

Noggranna förberedelser före flygning är alltid nödvändiga. Under vinterförhållanden kompliceras förberedelsearbetet avsevärt genom tillkomst av speciella faktorer såsom snödjup, snövallar, hala banor, istjocklek, isbildning m m. För att undvika kritiska situationer måste därför vintertid särskild omsorg ägnas såväl flygförberedelser som flygningens genomförande.

Vid flygning under vinterförhållanden bör, även i de fall då skyldighet härtill inte föreligger, upplysning angående flygning lämnas i enlighet med vad som anges i BCL-D 1.11. Härigenom underlättas efterforskning, om sådan skulle erfordras.

Vid planläggning och utförande av VFR-flygningar under vinterförhållanden bör nedan angivna råd och anvisningar i tillämpliga delar iakttas. För flygning i fjällområden gäller BCL-D 1.11. Med »flygplan» avses i tillämpliga delar också helikopter.

### A. FLYGFÖRBEREDELSE

Inhämta vederhäftiga uppgifter om:

- Flygplanets fasta och lösa utrustning för ifrågavarande flygning.
- Start- och landningsplatser (även alternativa), såsom snöröjda banors längd och bredd, snövallars höjd, bromsverkan, ytbeskaffenhet, snödjup, istjocklek, stöp, belysning.

*Anm: Uppgiften om snödjup eller förekommande snömodd är av avgörande betydelse för beräkning av erforderlig startsträcka. Vid mätning av istjocklek bör observeras att isens tjocklek på grund av lokala botten- och strömförhållanden kan variera kraftigt även inom begränsade områden.*

- Väderförhållandena, särskilt beträffande eventuellt förestående försämringar, vindar, temperaturer, isbildningsrisk, snöfall, snödrev, underkyllt regn, markdimma.

Kontrollera:

- Flygplanets räddningsutrustning.
- Personlig räddningsutrustning.
- Kartutrustning.
- Egen och passagerares klädsel med hänsyn till rådande väderförhållanden.

*Anm: Jfr BCL-D 1.11.*

## B. DAGLIG TILLSYN

Kontrollera särskilt:

- Att flygplanet är helt fritt från snö, is och frost.
- Att vevhusventilation är fri från snö, is och frost.
- Att hjulkåpor och hjulbrunnar är fria från snö och is.
- Att föroreningar inte samlats i spinnerkåpa.
- Att kabinvärmeanläggning inte har synliga skador.
- Att avisningssystem, om sådant finns, är utan yttre skador. Vid vätskeavisning, kontrollera att vätska är påfylld.
- Att amortisörerna på skidförsett flygplan är oskadade och rätt anbringade för flygning.
- Att flygplanet inte är fastfruset vid marken.
- Att bränsletankventilation är fri från föroreningar.
- Att dränering av bränslesystem har utförts.

*Anm: Dränerat bränsle uppsamlas i kärl för kontroll av eventuell vattenförekomst.*

- Att pitotrörsuppvärmning fungerar (volt-ampereometer).
- Att samtliga roderorgan och vingklaffar har full rörelsefrihet.

## C. START AV MOTOR

Kontrollera särskilt:

- Att flygplan uppställt på snö eller is är tillförlitligt bromsat.
- Att, om rundtagning av propellrar måste ske för hand, marken på vilken medhjälparen står, är väl skyddad mot halka.
- Att flygplanet inte är uppställt så, att snö eller lösa föremål blåses mot annat flygplan.

## D. TAXNING

- Taxa långsamt, särskilt i medvind, och utför inte snäva svängar.
- Tänk på att skidförsett flygplan inte kan bromsas och att vid hjulförsett flygplan bromsverkan på snötäckt mark och is vanligen är dålig.
- Undvik att taxa genom vattensamlingar och snömodd.

- Taxa inte så nära framförvarande flygplan att snö och vatten från detta kastas mot flygplanet. Undvik också att taxa så, att snö och vatten kastas mot annat flygplan.
- Använd defroster.
- Använd förgasarfövärmning, när så erfordras.

#### E. UPPKÖRNING

Kontrollera särskilt:

- Att avisningssystem och defroster fungerar.
- Att propelleromställningen fungerar.
- Att trimrodren har full rörelsefrihet.

*Anm: Vid otillfredsställande bromsverkan vid uppkörningen kan hjälp vid vinge erfordras.*

#### F. FÖRE START, START

- Använd defroster.
- Tag bort all eventuell imma på siktrutor.
- Slå till pitotrörsuppvärmning.
- Tänk på att startsträckan blir avsevärt längre vid start från snötäckt bana.
- Använd det vingklaffuttag, som föreskrivs i flyghandboken för start.

*Anm: Vid start med större vingklaffuttag än föreskrivet uppkommer påtagbara trimförändringar, som om de inte rätt beaktas under stigningen efter lättning, kan utgöra allvarlig fara. Infällning av vingklaff innebär lyftkraftförlust och måste därför ske med stor försiktighet och i takt med fartökningen.*

#### G. STRÄCKFLYGNING

- Använd förgasarfövärmning i enlighet med tillverkarens föreskrifter, då risk för isbildning i förgasare föreligger.
- Anm: Isbildningsrisk föreligger särskilt vid temperaturer mellan +15<sup>o</sup> och -5<sup>o</sup> C.*
- Iaktta försiktighet vid möte av snöbyar. Avbryt flygningen eller gå runt snöbyarna, om dessa bedöms medföra begränsad flygsikt och/eller nedisning. Beakta risken för underkyllt regn.
  - Vid mörkerflygning, kontrollera om snö eller regn börjat falla genom att under korta moment tända en strålkastare.
  - Kontrollera om is bildats på flygplanet. Under mörker, använd ficklampa för denna kontroll.

- Använd vid behov avisningssystem.
- Tänk på att höjdmätaren kan visa upp till 15 % för högt värde vid extremt låga ytterluftstemperaturer.

#### H. NEDGÅNG OCH LANDNING

- Använd förgasarfövärmningen, då isbildningsrisk föreligger. Kontrollera vid behov genom korta gaspådrag att förgasaris inte bildats.
- Vid stor risk för isbildning i förgasare, reducera flyghöjden genom motorplané.
- Kontrollera om is bildats på flygplanet. *Tänk på att överstegringsfarten ökar vid nedisat flygplan.*
- Tänk på att höjdbedömning vid obruten snöyta är svår. Förhållandet är särskilt påtagbart vid gråväder och skymning.
- Beakta snödjup, typ av snö (lös snö, skarsnö, blötsnö, stöp), snövallar samt is-tjocklek och istyp (kärnis, stöpis).
- Tänk på att bromsverkan kan vara ringa, ojämn eller ingen.
- Beakta rådande sidvindskomponent *före* landning, särskilt vid smala och hala banor.
- Efter landning, slå ifrån pitotrörsuppvärmningen.

#### I. PARKERING

- Taxa in på parkeringsplats med låg fart. Använd i tveksamma fall hjälp vid vingen eller stanna i god tid och drag sedan in flygplanet på parkeringsplatsen.
- Fulltanka om möjligt flygplanet för undvikande av kondensvattenbildning i bränsletankarna.
- Parkera skidförsett flygplan på risbäddar eller liknande.
- Lås rodren då så är möjligt.
- Anbringa kapell på flygplan, som inte ställs in i hangar.
- Förankra flygplanet säkert och kontrollera att bromsklotsar inte kan glida på underlaget.

601 79 Norrköping. Telefon 011-19 20 00. Telex 64250 Civair S. AFTN ESKLYAYT.

**B 146. SLOPANDE AV CERTIFIKATPÅMINNELSE**

Som ett led i den pågående effektiviseringsprocessen inom Luftfartsinspektionen kommer påminnelse om certifikatförnyelse att upphöra fr o m den 1 januari 1993.

Tidigare påminnelser har tyvärr ibland innehållit felaktigheter eller totalt uteblivit, vilket har skapat problem för alla parter.

Fortsättningsvis kommer alla certifikatinnehavare att i samband med förnyelsen/utfärdandet av certifikatet erhålla information om vilka rutinmässiga medicinska undersökningar som erfordras inför nästa förnyelse. Var och en får sedan själv hålla reda på när certifikatet skall förnyas. Övriga förnyelsekrav såsom flygtider, PFT, etc framgår av BCL-C.

Handläggningstiden för en komplett förnyelseansökan, där det inte föreligger speciella medicinska bedömningar, är normalt 10 arbetsdagar, men kan bli längre i slutet av månaden då många väntar med förnyelseansökan in i det sista.

BCL-C medger att läkarundersökningar och förnyelseansökan får göras även under kalendermånaden före certifikatets förnyelsemånad utan att certifikatets förnyelsemånad ändras.

I samband med förnyelse är det många som ringer till certifikatkontoret vilket medför en så hög belastning att handläggningstiden för certifikaten riskerar att bli ännu längre i framtiden. Säkraste tiden att ringa är mellan kl 10.00–11.00, tisdagar–torsdagar, då handläggarna har största möjligheten att hinna svara på frågor.

— S L U T —



## ALLMÄNNA KLUBBMÖTET 1992-12-03

### Kort sammanfattning från ALLMÄNT KLUBBMÖTE 1991-12-03.

Närvarande: 45-talet medlemmar.

Mötet öppnades av ordföranden Hans Mennborg vilken hälsade de församlade hjärtligt välkomna.

Redovisades i korta drag året som varit (hittills) där man bl.a. kan notera att vi inte når upp till budgeterad flygtidsproduktion 4500 timmar utan kommer att hamna på ca 4100 timmar i år. Det är framförallt skolflygning som inte uppfyller budget. Däremot har uthyrningen till medlemmar glädjande nog uppfyllt våra planerade produktionssiffror. I övrigt ligger produktionen på samma nivå relativt förra året.

Den lägre produktionen av skolflyg kan bl.a. förklaras med det allmänt kärva ekonomiska läget samt att vårkullen för A-elever var liten.

Det ekonomiska utfallet är sämre än budgeterat. Dock är ekonomin väldigt stark eftersom vi äger alla våra flygplan utan några lån. Detta ger goda förutsättningar för 1993.

Beträffande nyanskaffning eller byte av flygplan noterades att vi för tillfället ligger lågt.

Inga haverier har inträffat under året. Däremot kan noteras småskador i samband med hangarering och parkering. Ordföranden uppmanade piloterna till större försiktighet, då dessa småskador kostar stora pengar samt stillestånd.

Flygtimpriserna har varit i stort sett oförändrade under ca 3 år. Vi kan notera att bränslepriset på senare tid har stigit. Vidare har det av kommunen erhållna driftsbidraget dragits in i den allmänna kommunala sparivern.

Höstens A-kurs i teori är större än på många år. Detta är mycket positivt. Nu gäller det bara att de nya eleverna börjar flyga.

Tekniska tjänsten har fungerat bra. Hela fyra motorbyten har utförts under året. Vissa motorer har bytts vid nominellt motortidsintervall. Det noterades att vi har drabbats av flera motorer där sprickor hittats i cylindrarna. Det är detta som gjort att de ej kunnat nyttjas med gångtidslängning.

Årets tävlingsverksamhet har lidit av de begränsningar med verksamhet enbart lö. em. - sö. fm. vi erhöll inför årets säsong.

Tävlingsresultaten har under året varit goda. Dock har något färre deltagare kunnat förmärkas. Den ende som deltagit i internationella sammanhang är Sture Lahrin vilken deltog i VM i Polen.

Östgötaflygs verksamhet har följt 1991 års mönster med kraftledningsinspektion vår/höst, fotoflygning under sommaren. Älgräkningen under februari uteblev dock.

Verksamheten under 1993 räknar vi med skall ske i stort sett som under 1992. Den flygtidsbudget som ligger till grund för detta är 4300 timmar där skolverksamheten beräknas producera 1700 timmar vilket är lika mycket som budgeterades för 1992.

Tekniska tjänsten skall se till att flygplanen kan hållas i luften. Under 1993 räknar vi med enbart ett motorbyte.

För stationstjänsten räknar vi med att nya bränslemätare i tankanläggningen skall monteras. Anläggningen skall målas om. Vidare skall området runt anläggningen skötas bättre med gräsklippning mm.

Bygglokalen där MFI-9 #2 står skall snyggas till så att de införskaffade verktygen kan ställas upp och nyttjas.

Vidare kommer den olja som nu förvaras i trähangaren att flyttas in i den uppvärmda delen.

Toaletter och pannrum i trähangaren kommer att snyggas upp. Detta gäller även simulatorrummet.

Området runt hangaren kommer även det att snyggas till.

I klubblokalen har vi fått nya möbler i lektionssalen. Vidare har nya skrivtavlor införskaffats. Detta har gjorts så att vi kan hyra ut lektionssalen för konferenser och möten.

Toaletten kommer även den att snyggas upp.

Jourverksamheten kommer att bedrivas i samma omfattning som under 1992.

Våra flygplan behöver regelbunden tvättning och vaxning. Av denna anledning kommer vårdansvarig för respektive flygplan att utses. Denne kommer att få ersättning i form av flygtid för utförd vård av sitt flygplan. Detta arbete får ej avräknas ordinarie jourtjänst.

Kursverksamheten kommer att bedrivas i samma omfattning som under 1992 med A-teoristarter i februari och september.

Noterades att den flygtimme som erhålles vid nu gällande medlemsvärning utökas till 2 timmar.

PFT-teori kommer att hållas vid fyra olika tillfällen under året. Övriga kurser såsom Pinch Hitter samt introduktionskurser kommer att hållas vid behov.

Vidare noterades att det fortfarande är ett visst svinn i köket. För de som handlat ur sortimentet på kredit och inte betalat på tre månader kommer skulden att debiteras respektive pilotkonto + en hanteringsavgift på 30:-.

Klubbverksamheten kommer att bedrivas likartat som under 1992 dvs med ett antal klubbmöten med olika tema, andra aktiviteter på klubben etc.

Reklam och marknadsföring kommer att annonsera i lokalpress, anordna lotterier mm.

Tävlingsverksamheten kommer att bedrivas i samma omfattning som under 1992. Dock skall man försöka få upp deltagarantalet. Vidare noterades att klubben fått förfrågan om att arrangera SM i precisionflygning i juni. Denna fråga kommer att behandlas i tävlingskommittén samt styrelsen under december månad.

IFR verksamheten kommer att starta ny teori kurs under februari under förutsättning att tillräckligt antal deltagare finns. I annat fall kommer kursen att starta under hösten 1993.

Östgötaflyg kommer att utföra älgräkning under vintern. Vidare kommer kraftledningsinspektion att utföras under våren och sensommaren. Även fotoflyg räknar vi med under sommaren.

Nytt rabattsystem redovisades. Om Du betalar 1500:- före 31/1 93 får Du flyga med 100:-/tim i rabatt. De 1500:- är förbrukade vid utgången av året. Nuvarande UL rabatt upphör att gälla 1/1 93.

KSAK extra årsstämma och ordinarie årsstämma i KSAK-M redovisades. På KSAK årsstämma beslöts att Flygrevyn ej skall utgöra obligatorisk prenumeration i samband med medlemsavgifter till huvudorganet.

Beslutades om medlemsavgifter för 1993. Se nedan. OBS. I dessa medlemsavgifter ingår inte Flygrevyn.

Under punkten övriga frågor redovisades att flygtimpriset under 93 troligen kommer att behöva justeras med motsvarande bränsleprishöjning samt en måttlig justering av skoltimpriset.

Vidare presenterades den planering av klubbens 60-årsdag med vidhörande flygdag vilken har påbörjats. Det datum vi planerar mot är 6/6 93.

Noterades att MFI-9 #2 troligen kommer att avyttras.

Klubbmötet avslutades med öl och macka.

Vid pennan

Tommy Bergström

## Medlemsavgifter för 1993.

Födelseår	Ordinarie medlem	Stödjande medlem	Gäst-medlem
-1928	400	100	350
1929-1972	600	100	400
1973-1977	300	100	280
1978-	250	50	50

Flygande medlem skall vara ORDINARIE- eller GÄSTMEDLEM

FLYGREVYN ingår EJ i ovanstående medlemsavgifter.

# TÄVLINGSVERKSAMHETEN

## Resultat Nattugglan 4, 1992-11-07

1	Seve Barth	30 prickar
2	Göte Agenhed	54 prickar
3	Senny Barth	88 prickar
4	Tage Wennström	213 prickar
5	Leif Thelander	220 prickar

## Resultat Nattugglan 5, 1992-12-05

1	Senny Barth	70 prickar
2	Göte Agenhed	72 prickar
3	Seve Barth	94 prickar
4	Tage Wennström	124 prickar
5	Horst Komarek	130 prickar

## Resultat Nattugglan 6, 1992-12-05

1	Senny Barth	64 prickar
2	Niklas Hultmark	73 prickar
3	Göte Agenhed	103 prickar
4	Horst Komarek	117 prickar
5	Tage Wennström	131 prickar

SEVE BARTH

Landningstävling GRIPEN 2  
 =====

Datum: 18/10 92  
 Vind: Ost, 5 kt

Nr	Namn	Fpl	Motor met prick anm	Bedömning klaff met prick anm	Bedömning utan klaff met prick anm	Hinder met prick anm	Tot
1	Göte Agenhed	IFX	-2	17	7	11	41
2	Senny Barth	XHD	13	14	16	4	47
3	Ove Gandahl	KMH	1	42	-2	2	51
4	Seve Barth	IFX	-10	3	16	17	66
5	Mats Jonsson	KMH	-8	8	24	11	67
6	Martin Tubylewicz	XIS	-25	24	0	-11	132
7	Sture Lahrin	IFX	-2	150	-4	12	180
8	Ebbe Hjertstedt	KMH	-18	150	17	11	232
9	Thage Wennström	KII	-6	54	<-30	33	255
10	Kimo Wass	KMH	<-30	21	-20	37	268
11	Gunnar Franzen	IFX	-27	42	<-30	19	292

*Mats Jonsson*

Mats Jonsson  
 Tävlingsledare

Landningstävling GRIPEN 5  
 =====

Datum: 10/10 92  
 Vind: V-SV 10-15 kt

Nr	Namn	Fpl	Motor		Bedömning		Bedömning		Hinder	Tot
			met	prick	klaff	utan	met	prick		
1	Seve Barth	IFX	12	12	13	13	14	14	11	50
2	Mats Jonsson	KII	11	11	8	8	-4	12	22	53
3	Göte Agenhed	IFX	-12	36	20	20	0	0	-7	77
4	Ove Gandahl	KII	12	12	2	2	-3	9	18	91
5	Gunnar Franzen	IFX	-18	54	17	17	16	16	21	108
6	Senny Barth	XHD	3	3	<-30	150	-3	9	37	199
7	Niklas Hultmark	KII	-8	24	2	2	35	35	>50	211
8	Thage Wennström	KII	24	24	-11	33	<-30	150	47	254
9	Bengt Bergholm	IFX	35	35	<-30	150	35	35	42	312
10	Martin Tubylewicz	XIS	24	24	<-30	150	-16	48	>50	372
11	Kimo Wass	KMH	<-30	150	<-30	150	41	41	47	388
12	Anders Danielsson	KMH	-6	18	<-30	150	<-30	150	>50	468
13	Solvig Övrebö	XIS	45	45	<-30	150	>50	150	>50	495
14	Arthur Thuresson	KII	>50	150	<-30	150	<-30	150	>50	600

1) Under glidbanan

*Mats Jonsson*  
 Mats Jonsson  
 Färdinstruktör

LINKÖPINGSMÄSTERSKAPET 1992  
Landningstävling GRIPEN 6  
=====

Datum: 25/10 -92  
Vind: Ost, 5 kt

Nr	Namn	Fp1	Motor		Bedömning klaff		Bedömning utan klaff		Hinder met prick anm	Tot
			met prick anm	met prick anm	met prick anm	met prick anm				
1	Seve Barth	IFX	2	2	4	4	3	3	5	14
2	Leif Thelander	KMH	0	0	17	17	6	6	1	24
3	Ove Gandahl	KII	6	6	8	8	8	8	6	28
4	Göte Agenhed	IFX	13	13	8	8	0	0	9	30
5	Sture Lahrin	IFX	-3	9	-7	21	-1	3	9	42
6	Mats Jonsson	KMH	4	4	-11	33	15	15	11	63
7	Per Nordling	KMH	-28	84	-14	42	-11	33	-1	162
8	Senny Barth	KHD	-7	21	-26	78	15	15	11	175
9	Solveig Övrebö	KEG	<-30	150	2	2	<-30	150	>50	452
10	Tommy Bergström	KII	<-30	150	35	35	>50	150	>50	485
11	Ulf Sangre	KMH	<-30	150	<-30	150	>50	150	-4	512

\* Under glidbana vid hinderlandning = 50 prickar

*Leif Thelander*  
Leif Thelander  
Tävlingsledare

## **KLUBBVERKSAMHETEN**

### **Viktigt meddelande - nytt rabattsystem!**

Under 1993 införs ytterligare ett rabattsystem som kan göra det möjligt för Dig att flyga till ett kraftigt reducerat pris.

Så här fungerar det:

- betala in 1500 kronor före den 31 januari via postgiro.
- på alla privatflygtimmar erhåller Du 100 kronor/timme i rabatt.
- Du kan utnyttja rabatten redan samma dag som inbetalningen skett.

Den 31 december är denna insats förverkad och tillfaller klubben oavsett hur många timmar Du flugit.

Nuvarande lågpris nov-feb upphör 1993.

### **Elevvärning**

Medlem som värvar en elev som går fram till första EK erhåller 1 flygtimme i Cadet utan kostnad och ytterligare 1 timme när eleven tagit A-cert.

STYRELSEN/gm LENNART KARLSSON

### **Debitering av medlemsavgifter**

Nytt för i år är att medlemsavgiften kommer att debiteras respektive pilotkonto. Detta kommer att ske under januari 1993. Debitering sker enligt 1992 års medlemskategori (ordinarie, stödjande, gäst). Var god anmäl eventuell förändring. Dröjsmålsränta uttas f o m 93-02-01 ifall medel saknas på kontot.

STYRELSEN



## **Deponerat kapital**

Styrelsen vill påminna om grundrabatten om 80 kronor per flygtimme vid ett deponerat kapital av 6000 kronor. Detta system är ytterst förmånligt för alla flygande medlemmar. Vid t ex 10 timmar blir rabatten 800 kronor. Om motsvarande deponerat belopp (6000 kronor) insättes på bankbok, erhålles endast ca 350 kronor efter skatt. Tillsammans med den nyinförda "bonusrabatten" (se ovan) blir det en reduktion av priset med 180 kronor per flygtimme! Detta borde sporra till ökat flygande.

## **Saldobesked**

Saldobesked, avstämnda den 31/12, kommer att distribueras i början av januari till de medlemmar som har skulder överstigande 500 kronor. Övriga som önskar ett kontoutdrag är välkomna ner till klubben. Tala med Gun eller Astrid.

## **STYRELSEN**

## **Friskvård**

Genom ett specialavtal med Friskvårdscentrum i Linköping AB kan vi sälja dag/klippkort till kraftigt rabatterade priser (50% rabatt).

För att Du skall se vad dessa priser är i förhållande till ordinarie priser har dessa angetts under "LFK på Friskvårdscentrums prislista, vilken bifogas. Passa på detta unika tillfälle till billiga kort.

Korten finns att köpa på LFK exp.

## **LENNART KARLSSON**

**Öppettider**

Måndag - Torsdag 07.00 - 21.00

Fredag 07.00 - 19.00

Lördag Stängt

Söndag 14.00 - 20.00

## GE DIN KROPP EN CHANS !

### AIR MACHINE

12 - Månaders kort 2.100:-

8 - Månaders kort 1.600:-

4 - Månaders kort 900:-

Månadskort 350:-

10 - Kort kväll 450:-

10 - Kort dag 350:-

Per gång 50:-

LFK

225:-

175:-

Massage 225:-

### Sol PYRAMIDSOL 30 min

Klippkort 10 ggr 300:-

Per gång 40:-

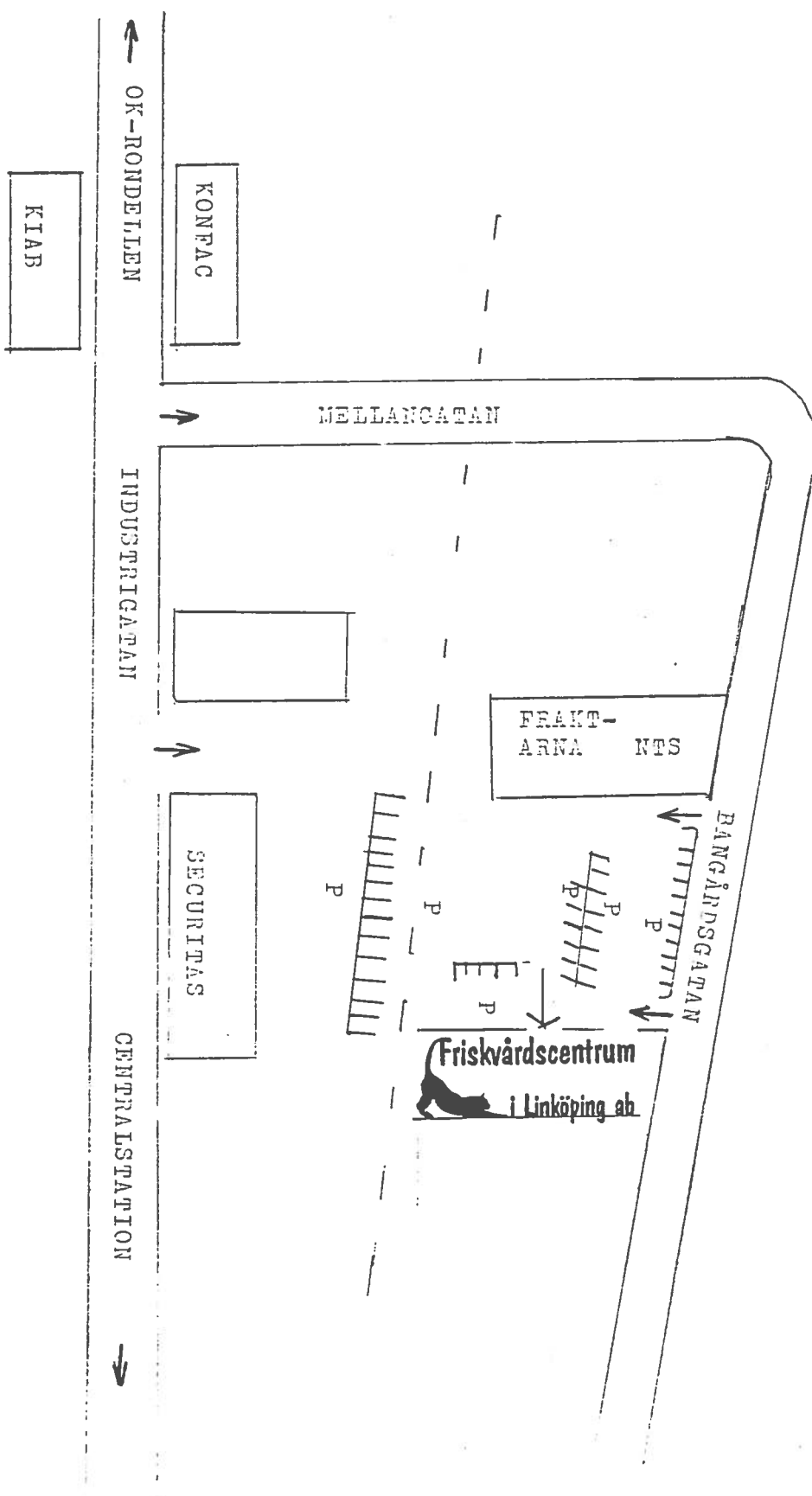
### Caféteria

Pajer

Köttfärs - Ost / Skinka - Grönsak 35:-

Kaffe, Läsk, Juice och glass

# Friskvårdscentrum i Linköping ab



## **Flygplanvård**

Du som är intresserad att vara ansvarig för vård av ett flygplan enligt nedanstående arbetsspecifikation, kontakta Seve Barth.

Ersättning för detta arbete utgår med för Archer 2,5 flygtimmar, Cadet 3 flygtimmar, Cub - C152 - MFI 9 - MFI 15 1,5 flygtimme.

Ansvarig för vården bör ha någon eller några medhjälpare. Åtagandet är förpliktigt med ett godkänt resultat vilket skall godkännas av Seve Barth.

### Arbetspecifikation:

1. Utvändig rengöring vid behov. Viktigt med undersidan.
2. Invändig rengöring vid behov. Även klädseln.
3. Glasputsning. Ut och invändigt.
4. Vaxning och polering 2 ggr/år. Framdel/vingar samt stabilisator och fena 4 ggr/år.

**SEVE BARTH**

## **Köp teorisalen!**

Som många av Er säkert redan märkt har vi fått nya möbler i teorisalen. Vi har av utrymmesskäl tyvärr ingen möjlighet att spara de gamla möblerna varför Du som medlem nu erbjuds köpa stolarna och borden till reapris - 10 respektive 30 riksdaler! Möblerna finns nu längst in i trähangaren och det går bra att köpa dem kontant under expeditionstid. Först till kvarn.....

**BENGT BERGHOLM**

## **Köket - skuldsanering**

F o m 1993-01-01 kommer alla skulder på listan i köket som blivit 3 månader gamla att dras från respektive pilotkonto. Samtidigt debiteras en "straffavgift" på 30 kronor.

**BENGT BERGHOLM**

## Begreppsförbistring!

Vi var 3 VFR-flygare från LFK på semester i Danmark med flygplan under 5 dagar i somras. Förutom att vi lyckades pricka in sommarens enda vecka med dåligt väder hade vi en härlig vecka.

Vi uppfattade det dock som anmärkningsvärt att vi trots att vi stod och väntade länge och väl på den här platsen aldrig fick någon hjälp med briefing! Är det inte ett svart C på gul botten som man ska titta efter? Har de andra färger i Danmark?



(Reds anm: BCL-T 3.2.7 "Flygtrafiktjänstens rapportplats - Vertikalt "C" i svart på gult botten anger läget för ATS rapportplats".)

HANNA KALM  
JÖRGEN BEVONIUS  
KRISTIAN FREDRIKSSON

## **Bemärkelsedagar**

LFK gratulerar följande medlemmar:

### 65 år

Karl-Erik Henriksson

### 60 år

Göran Andersson  
Bernt Skoog  
Ingeborg Åström

### 50 år

Leif Thelander  
Roland Ahlm  
Arne Nylén  
Bo-Göran Nilsson  
Hans Kjäll  
Nils Pahlsson

**GRATTIS!**

RED

## **NY REDAKTÖR FÖR KONTAKTEN SÖKS!**

Pia och jag kommer att flytta från Linköping under sommaren 1993.  
Kontakta mig om Du har lust att ta över redaktörsskapet för KONTAKTEN!  
Det är en stimulerande uppgift!

OLLE

## **TÄNKVÄRDA TANKAR**

KONTAKTEN utmanar Dig f o m nu på "numrets tänkvärda tankar". Du har säkert hört eller kommer ofta på **TÄNKVÄRDA TANKAR** i olika former. Anta utmaningen och skicka in ditt bidrag till KONTAKTEN så får alla LFK:are del av din uppmärksamhet och kreativitet! Flyganknutet eller inte spelar ingen roll!

KONTAKTENS bidrag:

**"Allt för många flyger på egen risk och andras skicklighet..."**

Från en luttrad A-cert lärare:

**"Teori är när man vet allt men ingenting fungerar -  
praktik är när allt fungerar men ingen vet varför!"**

RED

## **NÄSTA MANUSSTOPP**

Jag planerar för 6 nummer av KONTAKTEN under 1993. Manusstopp för nr 1 är lördagen den 13 februari klockan 17.00.

**God Jul och Gott Nytt År med nya trevliga KONTAKTER!**

OLLE