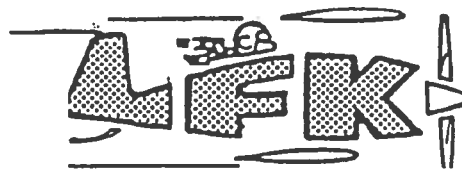


Kontakt med



Medlemstidning för **LINKÖPINGS FLYGKLUBB**

Redaktör: Håkan Börjesson Arb 013-184835 Hem 013-80896

NR 2 1994

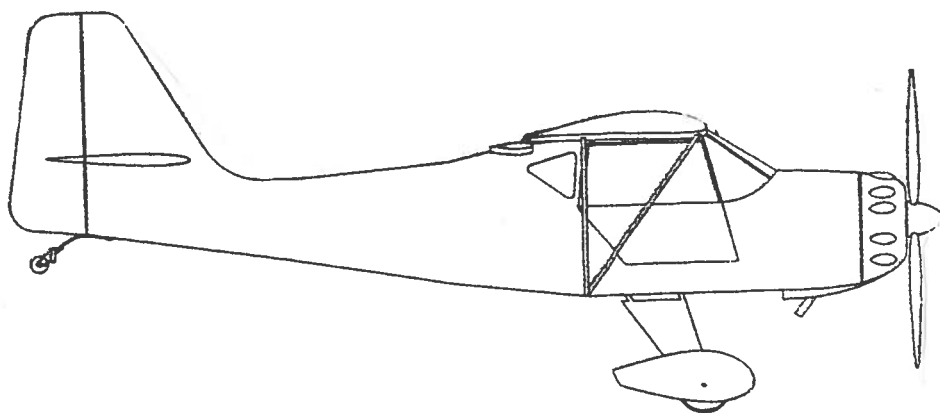
I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Sammandrag från årsmötet
- Jourtjänsten meddelar
- IFR-kurs i höst
- Nya I-bevis
- Livräddningsövning
- Kallelse KM & debutanttävling
- Information om Västerviks Flygplats
- Resultat Nattugglan 1 - 3 1994
- Precisionsflygskolan Del 2: Landning
- Referat från KSAK årsstämma
- Meddelande från Flygshoppen

Artikelserien om Precisionsflygning fortsätter.

I detta nr:

Precisionsflygskolan Del 2: Landning



På bilden Kitfox Model 5 Speedster

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 58188 LINKÖPING	Tel.	Exp och jour	013 - 183200
		Flygchef och hangar	013 - 183201
		Tekn chef	013 - 183204
Postgiro 160143 - 4	Bankgiro 120 - 0732		
Expeditionstider:	Skol- och flygchef Expedition	Vardagar 08.00 - 09.00 Vardagar 08.00- 16.00(tom 17.00 from mars 1994)	
Bokningstider:	Vardagar Lör-, sön-, och helgdagar	Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	



Flygchefen har ordet

Hangarering av fpl

Vi har sedan i höstas en ny hangar så att vi nu får in alla flygplan under eget tak. Dvs bara om man stuvar fpl på ett bra sätt. Följande rutin bör tillämpas:

- * Alla fem PA28 i *stora hangaren*. Om hjulen placeras på de målade rutorna på hangargolvet så går det bra att få in alla fem utan större bekymmer.
- * Cuben KEG bör i normalfallet stå längst in i *tillsynshangaren*, eftersom den är svår att baxa in och ut i den nya hangaren.
- * Övriga fpl (Cessna, Safari och MFI9) har tillräckligt liten spännvidd för att utan problem kunna ställas i *nya hangaren*.

Apropå hangarering vill jag påminna om att alla PA28-orna ska vara minst standardtankade efter sista flygning för dagen. Jouren ansvarar för detta, lämpligen med hjälp av den som sist flyger fpl. Två av Cadet-erna får gärna vara fulltankade.

Hur sent får vi flyga på kvällen?

På förekommen anledning måste jag påminna om att vi bara har tillstånd att landa på ESSL fram till 22.00 på kvällarna, även om Saab-tornet är öppet längre. (Om Du nån gång har svårt att hinna hem till 22.00 och anser Dig ha en bra anledning till dispens, så kan en sådan endast ges av flygplatschefen eller hans ställföreträdare.)

Men flyg gärna desto mer på vår- och sommarkvällarna före kl 22, det är ofta lugnare luft då än på dagen, vilket passagerarna brukar uppskatta.

Sture B



SAMMANDRAG FRÅN ÅRSMÖTET 1994

Ca 30 medlemmar deltog i årsmötet, som hölls den 11 mars i Flygets Hus.

Förutom de traditionella årsmötespunkterna gjorde ordföranden Hans Mennborg en kort summering av det gångna året.

Förra året blev ej vad vi hade hoppats på. Skolverksamheten gick ned, vilket i första hand orsakats av L. Johannessons medicinska problem samt av flyttning till Kungsängen under sommaren. Till detta kan sägas att vädret var ovanligt dåligt under sommaren.

Den totala flygtidsproduktionen låg ca 450 timmar under budget, som var 4300 timmar. Detta har påverkat resultatet negativt. Under 1994 ser läget ljusare ut. Förutsättningarna för att innehålla budgeten för skolningen är nu relativt goda, då det finns ca 38 aktiva A-elever och vi har en tillfredsställande lösning på skolchefsfrågan. Vidare finns en ny I-teorikurs planerad under den kommande hösten. Förhoppningsvis kan detta öka I-skolningen. Dessutom höjdes priserna den första mars med 10 till 40 kr per timma. Även skoltillägget höjdes något. Detta bör ge ett välbehövligt inkomstillskott på i storleksordningen 150 000 kr.

Vi förutsätter att medlemmarna även i fortsättningen ska hjälpa till att stötta verksamheten. Detta för att kunna hålla priserna på en rimlig nivå. Det är också viktigt att vi är försiktiga med våra flygplan. Även småskador är dyra att reparera.

Det finns för närvarande inga planer på att byta ut några flygplan. Dels är ekonomin inte tillräckligt stark och dels ligger nytillverkningen på en mycket låg nivå. Vår MFI-9 nummer två, som tidigare var under byggnad i klubben regi, har sålts till Lage Lönn. Den var byggd till ca 30 %.

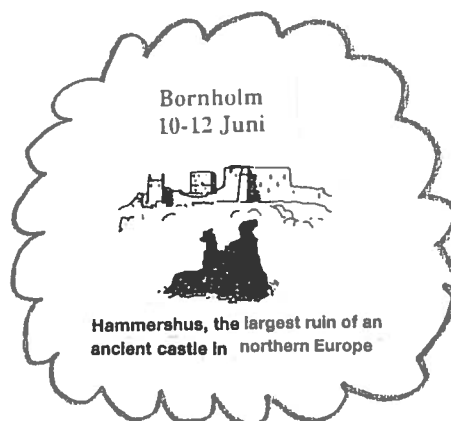
Under året har en hangar, utan port, färdigställts. Orsaken till det snabba beslutet var att hyrespriserna i SalAir-hangaren höjdes kraftigt under förra året.

För närvarande ser vi inga direkta hot om flyttning av verksamheten. Tidigare har, från Saab, framförts att våra ytor behövs för annan verksamhet i samband med utökning av aktiviteter på fältet. Ombyggnad av flygfältet, innebärande bl a en ny taxibana, är dock skjuten på framtiden.

Avslutningsvis tackade ordföranden alla som på något sätt stött klubbens verksamhet under det gångna året.

Vid pennan

Ove Gandahl



JOURTJÄNSTEN MEDDELAR

JOURLISTORNA FÖR RESTEN AV ÅRET FINNS NUMERA I JOURPÄRMEN PÅ KLUBBEN. DET FINNS FORTFARANDE MÅNGA OBOKADE JOURTILLFÄLLEN FÖR DIG SOM ÄNNU INTE HAR TECKNAT DIG FÖR FULL JOURTJÄNST. JOURTJÄNST ÄR EN AV DE MÖJLIGHETER SOM STÅR TILL BUDS FÖR EN MEDLEM ATT FULLGÖRA SIN ARBETSPLIKT UNDER ÅRET.

HÄLSNINGAR

SVANTE JOHNSON

IFR-kurs i höst

Vi brukar ha en IFR-kurs vartannat år, och i mitten av oktober kör vi igång 1994 / 95 års kurs. Välkommen med Din intresseanmälan till Astrid eller Ragnhild på exp. Om Du har några frågor, kontakta PeGe (18 12 21) eller Sture (18 32 01).

Det kan löna sig att ta IFR-bevis nu. Nya europeiska certifikatregler planeras till 1997, då bl a minsta utbildningstid för IFR-bevis troligen höjs betydligt (från dagens 40 tim till ca 55).

PeGe

Nya I-bevis


Vi gratulerar **Jan Klefborg**, som flög upp härförleden med Nils Junehill, "vår" inspektör på Östra distriktskontoret.

Ett grattis också till **Lars-Erik Borg**, som flög upp nyligen för att återta ett förfallet fixed-wing-cert med I-bevis (han flyger normalt helikopter på Grönland).

PeGe



 VET DU HUR MAN BLÄSER UPP EN
LIVBÅT?

 KAN DU TA DIG UPP PÅ EN LIVBÅT
FRÅN VATTNET?

?
 HUR FUNGERAR FLYTVÄSTEN?

FÖLJ MED PÅ: LIVRÄDDNINGSS-
ÖVNING!

PÅ FOA, MALMSLÅTT

VI BLÄSER UPP EN LIVBÅT OCH TAR OSS UPP
I DEN FRÅN EN VATTENBASSÄNG.

TAG CHANSEN ATT ÖVA HANTERINGEN AV DEN
UTRUSTNING VI HAR I VÅRA FLYGPLAN!

FOA ERBJUDER REALISTISKA FÖRUT-
SÄTTNINGAR MED REGN, VIND OCH VÄGOR
OM VI SÅ ÖNSKAR.

TID: TORSDAG 21/4 KL: 18.00

PLATS: FOA 59, MALMSLÅTT

UTRUSTNING: BADKLÄDER

T-TRÖJA

HANDDUK

(VID FRÅGOR: KONTAKTA
MATS JONSSON,

TEV: ARBETE 182389
BOSTAD 150102)

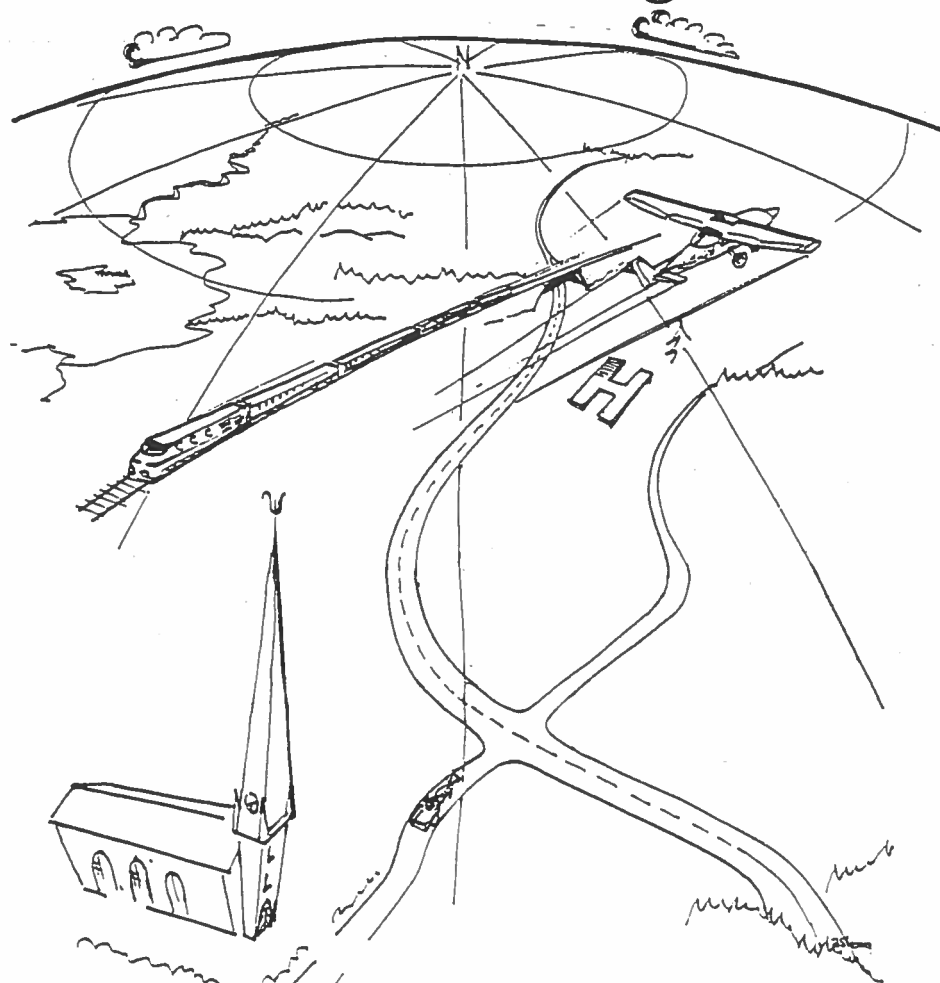
BRÅTT



Anmälningslista på
anslagstavlan, LFK

BRÅTT

KM & debutanttävlingen 1994



Lördagen den 23 april
(reservdag 24 april)

Dags igen för den kombinerade precisionsflygtävlingen där **alla** kan delta. Navigeringen är upplagd så att nybörjaren lätt hittar runt. För den avancerade finns istället utmaningarna i spaningsmålen.

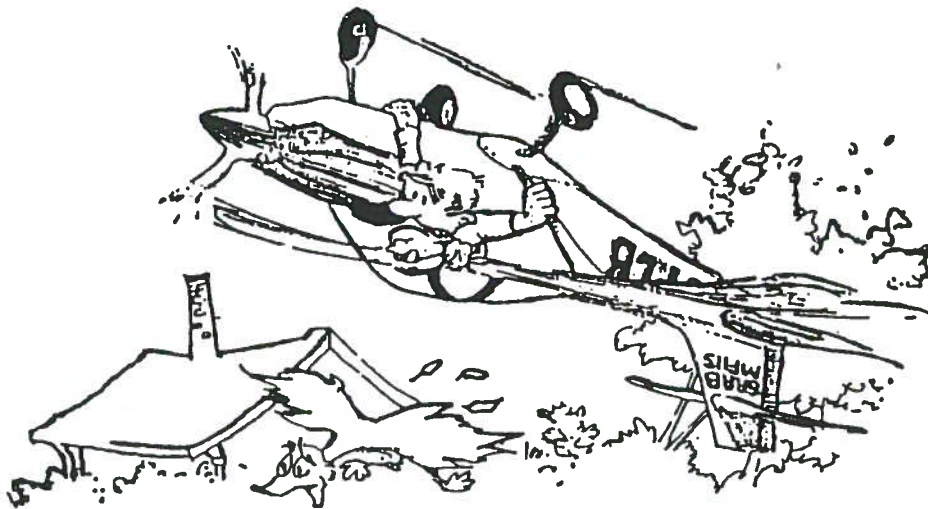
Landningstävlingen genomförs samma dag som navigeringen. För övrigt tillämpar vi de svenska reglerna för precisionsflygning.

Låter det kul?

Gör din anmälan på anmälningslistan på **anslagstavlan** i klubbhuset, eller direkt till Mats Warstedt på telefon 013-27 42 12 (hem) eller 013-18 20 66 (arb). Har du någon fråga, är du välkommen att kontakta Mats.



Om du inte kan tävla, men ändå vill hjälpa till, är du välkommen att anteckna dig som **funktionär** på anmälningslistan. Det är en utmärkt möjlighet att lära känna precisionsflyg från insidan. Glöm inte, dessutom, att du kan göra din arbetsplikt som tävlingsfunktionär!



LINKÖPINGS FLYGKLUBB INBJUDER TILL SAFARI-TÄVLINGEN 1994.

Linköpings Flygklubb inbjuder till 1994 års upplaga av SAFARI-tävlingen. Tävlningen genomförs efter de svenska reglerna för precisionsflygning och är datorunderstödd. Tävlingslicens erfordras p g a den olycksfallsförsäkring som ingår. Löses via Din flygklubb eller KSAK tel 08-764 60 95/96.

DATUM: Lördagen den 7 maj, med söndagen 8 maj som reservdag.

TIDER: Navigeringsmomentet påbörjas 8.00, landningsmomentet genomförs ca 16.00-18.00.

PLATS: SAAB-fältet, Linköping med navigering över Östergyllen.

ANMÄLAN: Antalet deltagare är maximerat till 20 st. Anmälan görs på bifogad blankett och insänds senast 28 april till: Gunnar Franzén, Westmansgatan 98, 583 46 LINKÖPING. Ange speciellt om deltagande sker i Rally-klassen.

AVGIFT: (200:- som inbetalas till Linköpings Flygklubbs postgiro nr 16 01 43-4 före tävlingen.)

Ej för LFK-medlem.

FRÅGOR: Besvaras av Gunnar Franzén tel 013-27 38 00 eller Lena Widin tel arb 013-24 34 25, bostad 0143-500 70.

(Notera att SAAB har PPR, telefon till SAAB TWR 013-18 17 89. Telefon till Linköpings Flygklubb 013-18 32 00. Vid klubben finns bränsle och förtäring.)

VÄLKOMMER TILL EN TREVLIG DAG ÖNSKAR TÄVLINGSKOMMITTÉN

Information om Västerviks Flygplats ESSW

Efter kontakt med Lars Oswald som är ansvarig för flygplatsen är vi LFK piloter med passagerare välkomna att använda denna flygplats .

Vi skall först kontakta Lars på telefon 0490-14836 dagtid/kvällstid.

Själva Terminalbyggnaden är normalt stängd, men tillgång till toaletten kan ordnas efter kontakt med Lars.

Telefon finns att tillgå. Dörrn till telefonhytten är alltid öppen från fältet, såväl som persongrinden till ytterområden.

Med Taxi Västervik 0490/ 37300 har överenskommelse träffats om ett specialpris på 160:- kronor pr bil om max 4 personer tur och retur V-vik.

Med Rest ROMA (Chef Janos) har överenskommelse träffats om 20% rabatt på mat (e j dryck) för piloten med sällskap.

Ange vid beställningen att Du är medlem i LFK. Du bör kunna styrka medlemskap i klubben.

Banan är stängd för flygning följande tider:

Lö 16/4 mellan 08-15 lok.tid

" 23/4 " 10-13 "

" 28/5 Hela dagen

" 18/6 "

" 20/8 "

" 10/9 "

Lennart Karlsson

Telefon 013/155444



NATTUGGLAN 1			Datum 94-02-12				Vind 060°/3					
LFK			Bana 11				Tävlingsledare Seve Barth					
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum pr	Plac
2	Göte Agenhed	IFX	1	17	17		1	19	19		39	1
			2	0	0		2	3	3			
4	Seve Barth	IFX	1	-8	24		1	0	0		45	2
			2	0	0		2	-7	21			
1	Svante Johnsson	KEN	1	23	23		1	16	16		83	3
			2	21	21		2	23	23			
5	Tage Wennström	KEN	1	<-30	150		1	11	11		176	4
			2	10	10		2	5	5			
3	Roger Pählman	KEN	1	28	28		1	35	35		221	5
			2	>50	150		2	8	8			

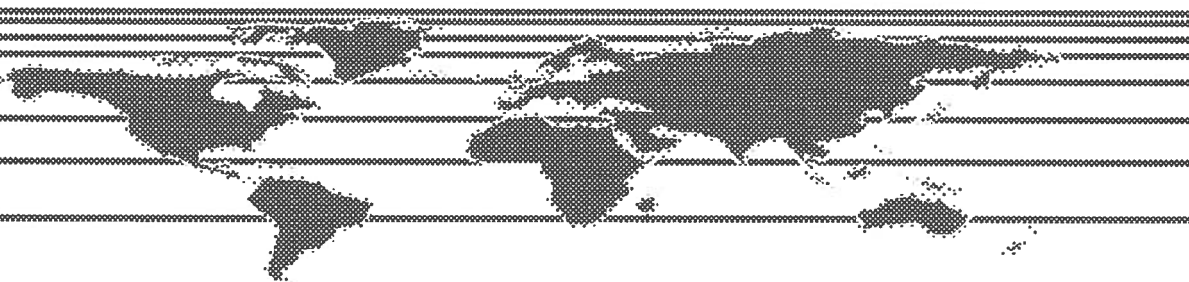
NATTUGGLAN 2			Datum 94-02-26				Vind Variabel / 0 - 1					
LFK			Bana 11				Tävlingsledare Göte Agenhed					
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum pr	Plac
2	Tage Wennström	KMH	1	-7	21		1	-6	18		68	1
			2	23	23		2	-2	6			
4	Göte Agenhed	IFX	1	22	22		1	18	18		75	2
			2	18	18		2	17	17			
3	Svante Johnsson	KMH	1	-4	12		1	-8	24		95	3
			2	28	28		2	31	31			
5	Per Persson	KMH	1	26	26		1	26	26		133	4
			2	24	24		2	-19	57			
6	Roger Pählman	KMH	1	>50	150		1	-2	6		170	5
			2	2	2		2	-4	12			
1	Seve Barth	IFX	1	>50	150		1	-10	30		208	6
			2	16	16		2	12	12			

NATTUGGLAN 3			Datum 94-03-12				Vind 230°/12-15					
LFK			Bana 29				Tävlingsledare Seve Barth					
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum pr	Plac
8	Seve Barth	IFX	1	11	11		1	10	10		60	1
			2	-6	18		2	21	21			
1	Leif Thelander	KEN	1	25	25		1	35	35		151	2
			2	-28	84		2	7	7			
5	Göte Agenhed	IFX	1	<-30	150		1	29	29		192	3
			2	2	2		2	11	11			
3	Nils-Erik Zander	IFX	1		150	Pådrag	1	29	29		196	4
			2	-2	6		2	11	11			
6	Bengt Bergholm	KII	1	<-30	150		1	-7	21		331	5
			2	<-30	150		2	10	10			
7	Svante Johnsson	KEN	1	<-30	150		1	22	22		343	6
			2	>50	150		2	21	21			
4	Roger Pählman	KEN	1	>50	150		1	<-30	150		480	7
			2	<-30	150		2	-10	30			
2	Berth Fredriksson	KII	1	<-30	150		1	-18	54		504	8
			2	<-30	150		2	<30	150			

Precisionsflygskolan

Del 2: Landning

av Mats Warstedt



”Ner kommer man alltid...”; denna enkla men ack så sanna klyscha om landningar fick vi oss itutad redan under grundutbildningen. Konsten är ju som bekant inte bara att ta sig ner, utan att göra det på ett ordnat och säkert sätt. I detta nummer av Kontakten fortsätter serien om precisionsflyg med en presentation av landningsmomentet, varvat med enkla tips för att ”pricka nollan”.

Att landa ser tyvärr många som ett nödvändigt ont efter flygturen. Då flygtrimmen är dålig, brukar det vara landningen som det märks först på. Att landa *säkert* är ett måste i alla situationer, det må vara på Arlanda eller på gräsplätten i Finspång.

Att dessutom landa exakt på en linje, är en extra svårighet som kräver att flygplanet kan behärskas till fullo. Det är därför ingen slump att just landningar ingår som ett moment i sporten precisionsflygning.

Låt er dock inte skrämmas av dessa allvarsord om vikten av att landa säkert. Precisionslandning kan också vara en väldigt rolig sport, vilket jag hoppas att ni blir övertygade om efter att ha läst denna artikel.

Allmänt om tävlingsformen

Landningsmomentet består av fyra landningar:

- Normal landning
- Nödlandning (kallas även bedömningslandning)
- Nödlandning utan klaff
- Hinderlandning

Landningarna utförs normalt i den här nämnda ordningen, antingen i en följd eller var för sig. Det gäller i samtliga fall att landa på en linje. Avvikelser på plus- eller minussidan ger prickbelastning. Konstigare än så är det inte...

Stråket som används kan tyckas vara avskräckande litet: På plussidan är det 50 meter och på minussidan 30

meter. Bredden är 12 meter!

Ooops! 12 meter... Inte mycket mer än spännvidden på flygplanet. Kan det överhuvudtaget vara möjligt att träffa stråket? Lugn, det visar sig snabbt att precisionen ökar med kraven. Alla som provat på att landa på ett litet gräsfält vet vad jag pratar om. På de ca 50 tävlingar som deltagit i, har jag bara vid ett par tillfällen sett något rulla utanför stråket!

Hur ska flygplanet landas?

Innan vi går in på presentationen av de olika landningarna, tänkte jag beskriva hur själva sättningen av flygplanet ska ske. Detta finns föreskrivet i reglerna, och grövre avvikelser ger prickbelastning.

Flygplanet ska sättas på båda huvudhjulen samtidigt med noshjulet fritt från marken. Flyger du Cub så ska stjärten (flygplanets alltså) vara under horisontalläge. Kravet att båda huvudhjulen ska sättas samtidigt gäller ej vid starkare sidvind.

Kravet är att flygplanet ska ha landningsattityd vid sättningen. Det är alltså inte tillåtet att trycka ned flygplanet på alla tre hjulen, s.k. strykjärn, om man skulle komma in med för hög fart.

Det omvända, dvs för låg fart, kan också ge upphov till straffprickar om det resulterar i att flygplanet sjunker igenom sista biten. En annan lågfartseffekt är att stjärtkroken tar i, vilket inte heller är tillåtet.

Slutligen några ord om studs, ett kärt diskussionsämne genom åren. Det är numera tillåtet att studsa en hjuldiameter utan att den nya sättningen räknas. För att studsa så mycket med våra flygplan krävs dock en sättning av ett slag, som gränsar till haveri!

Normal landning

För att man ska få en chans att känna lite på t.ex. vinden, inleds momentet med en normal landning. Detta är en landning helt i enlighet med handboken, dvs så vi gör (eller kanske borde göra...) varje gång vi landar efter en vanlig flygning.

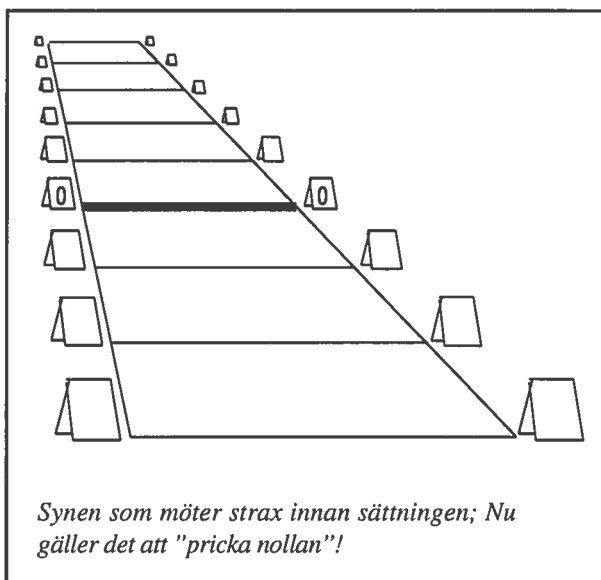
Det innebär att det är tillåtet att stötta med motorpådrag, använda klaffen och vingglida. Inte för att jag tror att någon skulle få det för sig, men det också reglerat vad man *inte* får använda sig av. Det är t.ex. inte tillåtet att bromsa genom att öppna dörren!

Ett mera relevant "förbud" säger att motorn inte får användas efter sättningen, t.ex. för att snygga till landningen genom att hålla upp nosen.

Trafikvarvshöjden för detta moment ska vara minimum 500 ft, men ofta väljs den föreskrivna trafikvarvshöjden vid respektive flygplats.

En viktig grundregel för alla landningarna är att ju brantare planévinkeln är, desto lättare är det att sätta flygplanet precis där man vill. Detta kan låta som en självklarhet, men tyvärr är det ofta så att många piloter lägger sig till med gigantiska landningsvarv med knappt märkbar planévinkel på finalen.

Konsekvensen blir oftast att flygplanet får "hängas upp i motorn" sista biten fram till sättningen. Att på detta sätt glida fram de sista 500 meterna på 1 meters höjd, leder oftast till att landningen blir en "happening", där flygplanet dimper ner där det själv vill.



Min poäng är alltså att ha så brant planévinkel som möjligt, utan att bygga upp överskottsfart. Detta kräver extra kontroll på planéfarten och förstås att klaffen används fullt ut.

Nödlandning

Under grundutbildningen fick ni nöta mycket bedömningslandningar i varvet. Damma av de kunskaperna, och ni har en god grund att stå på inför detta moment. Nödlandning innebär således att det kända utgångsläget intas på 1000-1200 ft höjd, motorn dras av på tomgång

följt av glidflykt via två 90°-svängar ner till landningsstråket.

Denna första nödlandning betraktas av vissa som den svåraste i hela landningsmomentet. Skälet till det är ofta att man här för första gången konfronteras med vinden.

Det svåraste delmomentet vid nödlandning är att komma ut på rätt höjd på finalen, för att sedan lätt och elegant glida ner mot sättningspunkten. Olika metodik finns för att åstadkomma detta, där vissa kör helt "på känn", medan andra går vetenskapligt till väga genom att t.ex. stega ut lämpligt avstånd på marken för baslinjen osv.

Som grundregel kan sägas att man alltid ska ha med sig en viss höjdmarginal in på finalen. Höjd går ju som bekant lättare att ta bort än att lägga till. Farten bör väljas några knop under fart för bästa glidtal. Då har man alltså möjlighet att öka farten om man ligger lågt och sänka den om man ligger högt.

Nödlandning utan klaff

Nästa nödlandning påminner om den förra i samtliga avseenden utom att klaffen inte får fällas ut. Det finns alltså ingen möjlighet att reglera glidbanan med hjälp av klaffen. Det som står till buds är anpassning av farten samt vingglidning, vilket dock bör brukas med viss försiktighet av nybörjaren.

Planévinkeln blir förstås något flackare utan klaff. Om man memorerat förra landningen väl, kan man hyggligt malla in flygplanet på en bra planébana. Sen är det bara att hoppas att inte vinden spelar en ett spratt.

Risken för att vinden ställer till det

mellan landningarna ökar förstås om de utförs separat, dvs då alla tävlande genomför en landningstyp innan man går vidare. Då gäller det att hålla god kontroll på vindens skiftningar. Man ska alltid se till att man har en liten höjdmarginal för t.ex. en ökning av motvinden på finalen.

Jag vill också skjuta in en liten kommentar om användningen av klaff på nödlandningarna. Många tävlingspiloter (däribland jag själv) låter medvetet bli att ta ut klaffen under den första bedömningen. Fördelen med detta förfarande är att båda bedömningarna utförs identiskt lika.

Att göra så här går till viss del stick i stäv med vad jag sa tidigare om att utnyttja klaffen så mycket som möjligt för att erhålla en brant planévinkel. Jag vill således inte direkt rekommendera förfarandet, utan endast kommentera att möjligheten finns.

Hinderlandning

Sista landningen liknar den första i de flesta avseenden. För att stöka till det lite ytterligare ställs dock ett hinder upp 50 meter före "nollan". Hindret är två meter högt. Före passage av hindret får man inte understiga hindrets höjd dvs två meter. Efter passage gäller det sedan att landa på "nollan" på vanligt sätt.

Hinderlandningen ställer förstås extra

höga krav på en brant planévinkel. Om ett sunt förfarande övats in för den första landningen, bereder denna landning oftast inga besvär. Tvärtom anser vissa att det är den lättaste, eftersom hindret med fördel kan användas som ögonmärke.

Överskottsfart kan, som tidigare nämnts, ställa till det. Är det tillika svag vind, kan det bli extra problematiskt. Stark motvind underlättar ju en brant planévinkel. I svag vind ökar också kraven att flyga

landning systematiskt gå igenom varje moment; ta ut landningsmärke, håll farter osv. Ingen landning är värd att slösa bort!

Avsätt några pass per år till ren landningsträning. Kör två serier (2x4 landningar) varje gång; det tar ungefär en halvtimme. Det är sällan någon idé att köra fler landningar, eftersom man då redan lärt sig hur vinden påverkar.

Åk till andra fält och träna! Det finns många bra fält runt om i Östergötland. Upptäck att det faktiskt går att landa på märket.

Som en liten tröst för vissa kan jag berätta att Saab-fältet faktiskt är ett av de svåraste

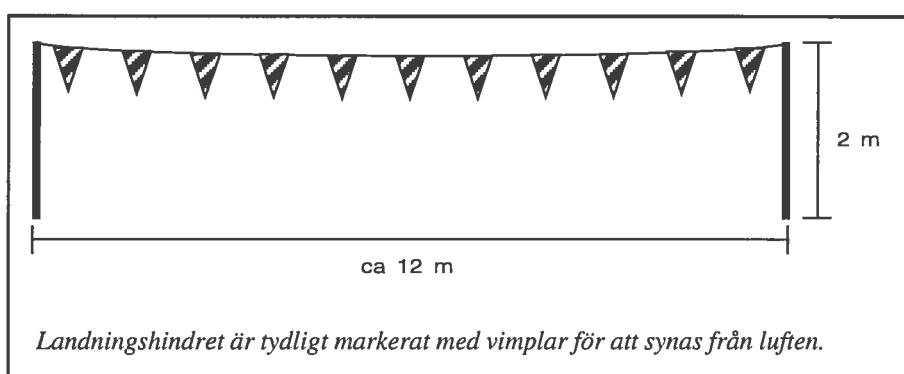
fält som finns att precisionslanda på. Det beror förstås på de nyckfulla nedsvepen, som dessutom trivs allra bäst kring tävlingsstråket.

så nära hindret som möjligt. Detta kan vara lite nervöst eftersom rivning eller beröring av hindret ger maxprickar...

Hur träna landningar?

Landningar är något man aldrig blir fullärd på. Ingen landning är den andra lik och ingen flygplats är heller den andra lik. Riktigt duktig precisionslandare blir man sällan förrän man tävlat i tio år. Men det finns ett antal enkla råd, som snabbt gör att man tränar upp sin skicklighet.

Betrakta varje landning som en tävlingslandning! Det innebär förstås inte att du ska börja vingglida när svärmar är med, utan att för varje



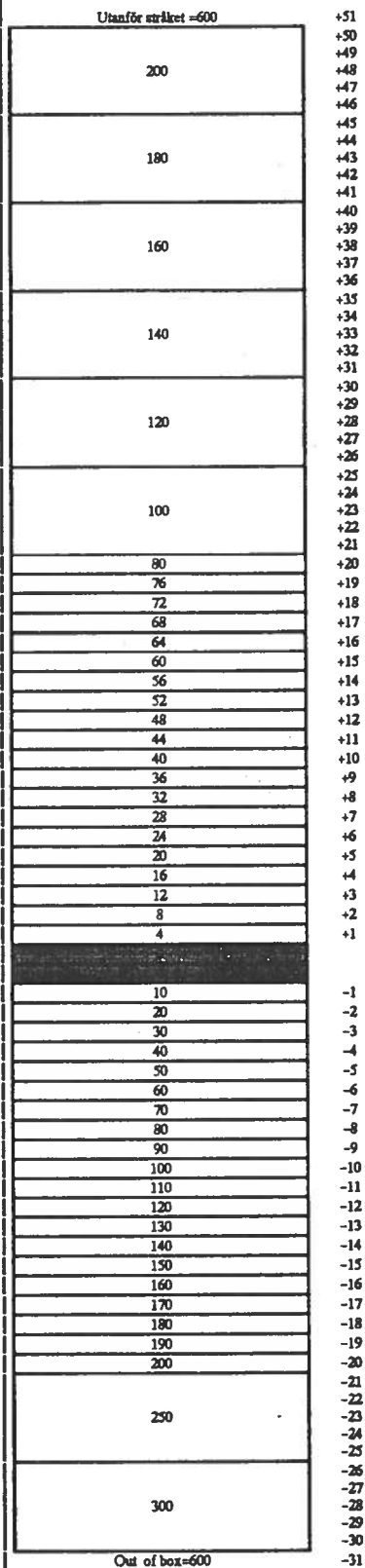
Slutligen

Mer information om precisionsflygning kan ni som vanligt få genom att ringa mig, Mats Warstedt på telefon 013- 274212.

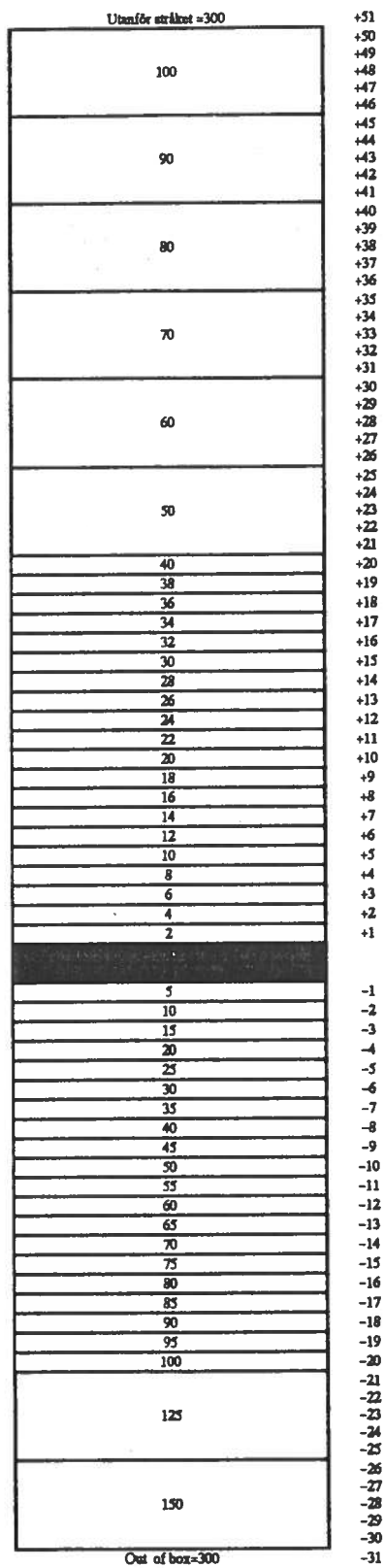


PRICKBELASTNING FÖR SÄTTNINGSPUNKTEN

LANDNING 1+4



LANDNING 2+3



För sättnig inom respektive zon tillämpas den prickbelastning som anges i diagrammen. Avstånden till höger om diagrammen är angivna i hela meter från nollzonens mittlinje.

Övrig prickbelastning för landningsmomentet

LANDNINGAR	Normal	Nöd1	Nöd2	Hinder
Maximalt antal prickar per landning	600	300	300	600
Utanför stråket, överflygning	600	300	300	600
Onormal landning(A.3.10 a till f)	150	150	150	150
Rullning över sidomarkeringarna	150	150	150	150
Motorpådrag på marken i stråket	50	50	50	50
Ej tillåten användning av motor (i luften)	---	300	300	---
Otillåten användning av klaff i luften	---	---	300	---
Rivning av hinder eller krypning	---	---	---	600
Landning före nollzonen,				
0 till -20 m zonen: per 1-meter zon	10	5	5	10
Övriga (två) zoner: per 5-meter zon	50	25	25	50
Landning efter nollzonen,				
0 till +20 m zonen: per 1-meter zon	4	2	2	4
Övriga (sex) zoner: per 5-meter zon	20	10	10	20

Meddelande från Flygshoppen

MANUALER TILL SALU !

Klubben säljer sina SAS Route Manuals (IFR). Manualerna täcker Norden, f d USSR, Baltikum, Polen och stora delar av norra Europa inkl. UK och Irland. Nypris för dessa med ett års rättning är ca 3600 :- . Du som medlem får nu erbjudandet att köpa dessa manualer för endast 2500 :- och då ingår rättning t o m årsskiftet 94/95. Kontakta Bengt Bergholm om intresse för köp finns.

PILOT-SHOPPEN I NY REGI

Undertecknad är fr o m april månad ansvarig för pilot-shoppen. Mina avsikter är att driva shoppen mer offensivt än tidigare. Följande kommer att vara min målsättning:

- * Att alltid ha det viktigaste i lager.
- * Att genom byte av leverantörer kunna sänka priserna på en del produkter.
- * Att fräscha upp shopp-skåpen och förtydliga prismärkningen.
- * Att ta in nya spännande produkter ex-vis head-set, andra sorters pilotdagböcker, "flyg-skämt-artiklar" och andra små praktiska ting.



Redan nu har följande nya artiklar gjort sitt inträde i sortimentet: pennhållare, batterier, ficklampor, IFR-plotter till Jeppesenkartor och grogglasunderlägg i form av flyginstrument .

PG:s AVIONIK-PRAKTIKA !

Nu är den äntligen här, **PG:s Avionik Praktika**. Den oundgängliga boken för både nybörjaren och den som vill få en inblick i den allra senaste cockpit-teknologin ! Boken ingår nu i **KSAB:s** teoripaket för a-certare. Vi har tagit hem ett antal exemplar till shoppen och dessa säljs till det facila priset av 398 :- .

SÅ HÄR HANDLAR DU I SHOPPEN

Enklast är det om du tittar ner till klubben under kontorstid och får hjälp av damerna att handla. På kvällar och helger kan juren hjälpa dig.

Betala kan du göra kontant eller via ditt pilotkonto. Om du vill ta det på pilotkontot skriver du i dagbeskedet vad du tagit under rubriken "noteringar" och den totala summan skriver du i kolumnen till höger under "övrigt".

DINA ÖNSKEMÅL

är du väldigt välkommen att delge undertecknad. Jag tar gärna emot förslag på nya produkter och leverantörer, och om du vill ha hem någon särskild vara, säg bara till !

Bengt B
Klubbverksamheten



SÖKES !

Eldsjäl som vill ta över rättningen av våra gemensamma manualer efter Leif Andersson. Uppdraget innebär c:a en halv timmes jobb per vecka. Intresserad ? Hör av dig till Bengt B.

KORT RAPPORT FRÅN MOTORFLYGFÖRBUNDET KSAK:S ÅRSSTÄMMA

Bengt Bergholm, Hans Mennborg och Ulf Edlund representerade LFK på förbundets första ordinarie årsstämma som den 16/3 avhölls på Wenner-Gren Center i Stockholm. Stämman blev som väntat en ganska kaotisk tillställning. De punkter som engagerade mest och följdaktligen tog längst tid var de som berörde Pilot Briefing, ansvarsfrihet och nyval. Pilot Briefings ekonomi och framtid presenterades både av redaktören Ulf Dahlström och av en av styrelsen utsedd utredare, Jan-Erik Clerkestam. Tidningen, som till stor del bidrog till förbundets förlust har drabbats hårt av bl a distributions-företaget PREDAB:s konkurs och av högre startkostnader än beräknat. Stämman debatterade tidningens vara eller inte vara och framtida utformning och format. Den nya styrelsen blev ålagd att noga bevaka den framtida utvecklingen och att inte låta tidningen bli en ny "Flygrevyn".

Den relativt stora förlust som redovisades för stämman, föranledde revisorn att rekommendera stämman att inte bevilja den gamla styrelsen ansvarsfrihet. Revisorn ville inte använda ordet oegentligheter, men ansåg att man gjort sig skyldiga till grov oskicklighet. Stämman beviljade till sist ansvarsfrihet men bara på villkor att ingen av de gamla styrelseledamöterna ställde upp för omval, vilket alla gick med på.

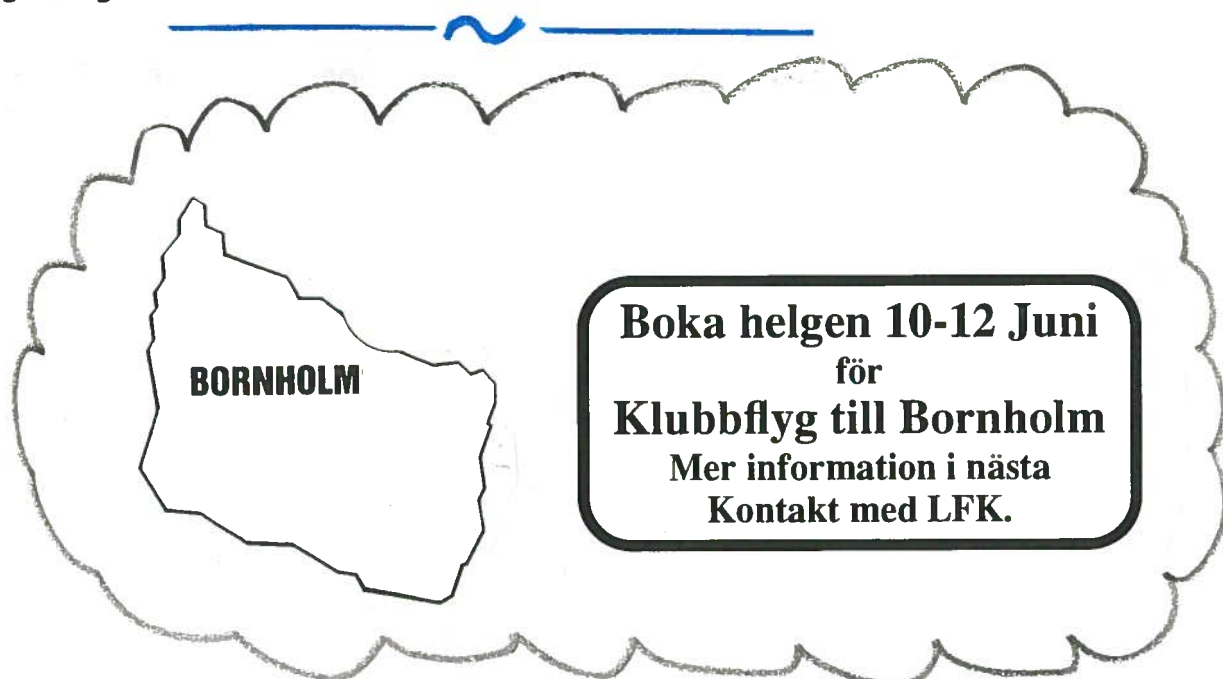
Stort rabalder och mycket grova personangrepp på bl.a t.f ordföranden Lena Nelander kännetecknade debatten kring vilka som skulle ingå i den nya styrelsen. Till slut kunde man dock enas om att Jan-Eric Clerkestam, trots att han en kortare tid ingått i den gamla styrelsen, var rätt man att leda förbundet kommande år. Glädjande för LFK var också att Ulf Edlund valdes in som ordinarie ledamot i styrelsen.

Motorflygförbundet KSAK:s styrelse 1994/95

Ordförande	Jan-Eric Clerkestam, Karlstad
Ledamot N Norrland	Lennart Näslund, Lycksele
Ledamot S Norrland	Lage Norberg, Sundsvall
Ledamot Östra	Ulf Edlund, Linköping
Ledamot Västra	Ingvar Langton, Klässbol
Ledamot Södra	Lars-Göran Malmberg, Lund

Underskottet i förra årets bokslut fördes vidare till årets budget och det är upp till den nya styrelsen att se till att förbundet sköts så väl 1994 att man får intäkter nog att täcka förra årets förlust. Enligt de flesta ett mycket svårt mål att nå med tanke på att man börjar 400 000 back.

Bengt Bergholm



PRESSTOPP ! PRESSTOPP !

NYA MATRIKELN ÄR HÄR !

Matrikeln för 1994 är här nu. Precis som förra året kan du hämta ditt eget exemplar nere på klubben. Glöm ej att signera på listan som ligger bredvid !