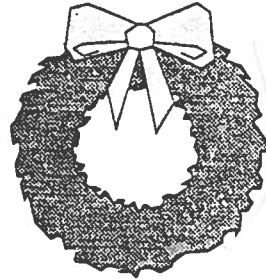


I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- PFT-kurser 1995
- Några påminnelser
- Viktigt. Avgifter 1995
- Stationstjänsten meddelar
- Allmänt klubbmöte
- Resultat från Gripen 6 och Nattugglan 4-5
- Landningstävlingar ut nybörjarens synvinkel



God Jul och Gott Nytt Flygår 1995



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- 17.00

Bokningstider: Vardagar

Exptid 8.00 - 17.00, jourhavande 17.00 -
mörkrets inbrott

Lör-, sön-, och helgdagar

Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

Flygchefen har ordet

När detta läses är 1994 snart slut. Med hyfsat flygtidsuttag de sista veckorna har vi en chans att nå upp till 4.000 timmar flygtid totalt under året. Passa på att flyga med vänner och bekanta om Du har extra ledigt i mellandagarna.

Eller varför inte göra slag i saken och boka typinflygning på något av våra "udda" flygplan, som Du kanske gått och funderat på? Då har Du fler flygplan att välja på till sommaren när det kan vara fullt i bokningspärlen!

För skolningen planerar vi för 20 nya A-cert även 1995. För att detta ska uppnås behövs 15 A-elever till kursen som börjar i mitten av februari. Tänk efter om Du känner någon som kan vara intresserad av att lära sig flyga. Värningspremie utgår som vanligt i form av flygtid.

Sen måste jag ta upp ett problem som aktualiseras då och då. Det gäller gränsdragningen mellan privatflygning och yrkesmässig flygning. Trots artiklar i flygtidningar m m som försökt reda ut begreppen, är det ibland lite oklart om vilka slags flygningar Du som A-certinnehavare är behörig att utföra.

Det är inte bara frågan om huruvida Du får betalt för flygningen eller inte, utan också syftet med flygningen och vilka passagerare Du tar med. Det är t ex INTE inom ramen för privatflyg att ta emot "beställningar" att transportera människor Du inte tidigare känner. I begreppet privatflyg ligger att man flyger med familj, släkt, vänner, arbetskamrater m fl i bekantskapskretsen. Även firmaflyg i form av tjänsteresor med arbetskollegor räknas som privatflyg.

Att skilja på privat- och taxiflyg är inte en fråga om att "skydda" de yrkesmässiga flygföretagen från konkurrens, utan det är i första hand en flygsäkerhetsfråga. Taxiflyg kräver tillstånd från LFK, som ska innebära att flygpassagerare som beställer en resa från A till B vid en viss tidpunkt ska kunna veta att piloter och flygplan uppfyller vissa normer och rutiner. Bl a får man inte flyga 1-motor över hav eller under IMC-förhållanden.

Det är juridiskt sett piloten som ansvarar för att han / hon är behörig. Men styrelsen och jag är mycket angelägna om att flygning med LFK flygplan sker inom ramen för våra tillstånd. Det tjänar vi på i längden. Kom gärna och diskutera i tveksamma fall. Det är inte alltid det går att säga vad som är rätt eller fel - men ofta går det!

Till sist vill jag önska alla medlemmar ett Gott Nytt Flygår 1995.

Sture B

PFT-kurser 1995

Följande datum har spikats för PFT-kurser under 1995:

Måndag 27 februari

Måndag 15 maj

Måndag 28 augusti

Måndag 20 november

Anmälninglista finns på klubben. Du bör i första hand välja det kurstillfälle som ligger närmast *före* den praktiska PFTn, i andra hand gången efter. När Du bokar den praktiska PFTn, glöm inte att fråga efter färdplaneringsuppgift (driftsfärdplan och ATS-färdplan).

Sture B

Några påminnelser

Rangeringsskador på flygplanen förekommer då och då. Detta går troligen inte helt att undvika på våra trånga hangarutrymmen, men största försiktighet anbefalles. Om Du blir ensam att ställa in ett flygplan, tveka inte att be om hjälp om det finns någon mer på klubben.

OM det trots allt uppstår en rangeringsskada, **MÅSTE DU ANMÄLA** det till Thor för bedömning av allvarlighetsgraden. Om man t ex stöter emot med stabben, kan det uppstå skador på lager mm som inte syns utifrån. Thor måste få veta ALLT som händer våra fpl, även till synes obetydliga skador!

Så en annan sak. Det har hänt några gånger att piloter ringt till Thor och sagt att motorn på XIS eller KEG "går dåligt". Orsaken har visat sig vara att snaspumpen inte varit låst. Kolla alltid detta, och framför allt: Flyg inte om motorn "går dåligt".

Sture B

Viktigt

Ett inbetalningskort bifogas "Kontakten" som vanligt, var vänlig **kontrollera och ändra uppgifterna** på denna så att pilotregistret uppdateras och förblir aktuell.

Fyll i typ av medlem (*gästmedlem måste vara ordinarie medlem i annan KSAK ansluten klubb, ange denna*). Dessa uppgifter är viktiga eftersom medlemsavgiften kommer att debiteras pilotkontot automatiskt den 31 januari 95.

Bonusrabatten för 1995 oförändrad : du betalar in 1500 kr senast januari 95 och får därefter 100 kr i rabatt per uthyrnings "U" timma. Rabatten är maximerad till 40 timmar.

Fyll i ifall du avser gå jour eller betala jourersättningen som för 1995 är höjt till 1000 kr.

Det går även bra att sätta in pengar på pilotkontot.

Vid felaktigheter kontakta Ragnhild eller Astrid på kontoret snarast.

Nästa "kontakt "kommer att bifogas med saldo uppgift där eventuell ränta och jourersättning debiterats kontrollera uppgifterna!

Linköping 1994 12 01

Kassören

OBS! Klubben redovisar och betalar för sina medlemmar till KSAK under februari 1995 varför inga medlemsavgifter återbetalas efter denna tidpunkt!

Stationstjänsten meddelar

Det är dags att redovisa arbetsplikten för 1994. V.v lämna in bifogad blankett till expeditionen snarast.

Under 1995 kommer förändring att ske för poängsättning angående Jourtjänsten. Från att idag vara 4 poäng a 200 kr, kommer det att bli en ökning till 5 poäng a 200 kr. Fördelningen av poäng under året förändras också något. Det kommer att bli fördelaktigare poängmässigt att gå jour under sommarmånaderna. Vi hoppas att just Du känner lite extra för klubben och drar ditt strå till stacken i **Sveriges bästa Flygklubb.**

Noteras kan att under 1993 gjorde endast var tredje klubbmedlem jourtjänst (boende i Linköping med omnejd). Jourlistan för 1995 finns nu på klubben.

Nu över till resultatet av jourdragningar under 1994.....

Gratis till en timme gratis flygning med Cessa eller Piper Cadet.

Jan/Feb	163 Thorbjörn Blomdahl
Mars	142 Sture Axelsson
April	720 Mikael Wall
Maj	747 Ernest Wessman
Juni	655 Thorbjörn Sareklev
Juli	508 Bengt Magnusson
Aug	154 Seve Barth
Sept	701 Leif Thelander

Hälsningar Christer Erlandsson

REDOVISNING AV ARBETSPLIKT 1994.

PILOTNR: _____ NAMN: _____

JOURVERKSAMHET:

DATUM:	ANTAL TIMMAR:	POÄNG:

SUMMA POÄNG: _____

ANNAN VERKSAMHET I KLARTEXT:

GODKÄND AV ANSVARIG:

BLANKETTEN LÄMNAS TILL EXPEDITIONEN LFK SNARAST.

ALLMÄNT KLUBBMÖTE 1994-11-30

Årets allmänna klubbmöte hölls traditionsenligt i SAAB INFOCENTER med deltagande av ett 40-tal klubbmedlemmar.

I frånvaron av ordinarie klubbordföranden öppnade vice ordföranden Tommy Bergström mötet och hälsade de församlade hjärtligt välkomna. Eftersom även ordinarie sekreterare var frånvarande, valdes undertecknad till att föra mötesprotokollet.

Vid summeringen av 1994 års verksamhet kunde konstateras att flygtidsuttaget ligger i paritet med motsvarande uttag för 1993, dvs vi kommer inte heller i år upp till budgeterad flygtidsproduktion 4300 timmar. Man kan dock konstatera att uthyrningen ökat sedan förra året trots lågkonjunkturen. Skolningen har minskat, kanske främst beroende på att ingen IFR-skolning genomförts till följd av elevbrist. Den yrkesmässiga uthyrningen ligger på samma nivå som förra året. Under året har 19 certifikat blivit klara.

Ekonomi är god, med bra likviditet. Prognosen för 1994 visar att vi kan göra avsättning till motor- och propellerfond, vilket är bättre än vad som redovisades förra året.

För 1995 budgeteras ökade intäkter från skolningen medan uthyrning, yrkesmässig flygning och ränte- och övriga intäkter förväntas ligga på samma nivå som för 1994. Sammantaget budgeteras således högre intäkter för 1995 jämfört med 1994. På kostnadssidan kommer flygplanskostnaderna att öka något, våra flygplan blir ju äldre. Utfallet till avskrivningar och avsättningsfonderna budgeteras öka något för 1995 jämfört med innevarande år.

Vid redovisningen av årets budgetutfall konstaterades att Kioskverksamheten och Flygshopen redovisar brist. Detta måste åtgärdas.

Inom ramen för klubbverksamheten har besök genomförts på ÖKC, ett rally genomförts till Riga samt en livräddningsövning på FOA 59. En planerad kräftsiva fick ställas in på grund av för få deltagare. För 1995 planeras bl.a. en extra jourutbildning, besök på ÖKC och Stockholm Kontroll, en ny livräddningsövning samt en klubbresa till Chalmers Flygklubb i Göteborg, som returbesök för CFK-besöket hos oss.

Sture Bjelkåker planerar för att under vårkanten kunna genomföra ett nytt rally mot öst, denna gång till Estland (Ösel, Dagö,...).

Den tekniska tjänsten har fungerat bra, tack vare Thor Romares goda insatser. Håkan Johansson har hjälpt till med underhållet av vår MFI-9.

Den nya hangaren har varit ett välkommet tillskott i jämförelse med tidigare inhyring i Salair-hangaren. Journtjänsten har fungerat bra när jourhavande har funnits på plats. Vid ett flertal tillfällen har dock jourhavande uteblivit, vilket skapat problem. För 1995 planeras därför ett nytt poängsystem, som högre skall premiera jourtillfällen under sommarmånaderna. Fem poäng skall åstadkommas. Dessa värderas till 1000:-. Inom stationstjänsten planeras målningsarbeten för byggnader och tankanläggning.

Inom ramen för kursverksamheten har genomförts sedvanliga A-kurser under vår och höst samt introduktionskurser för SAAB och FFV. För det kommande året planeras A-kurser och PFT-kurser som vanligt. En ny IFR-kurs har startat under hösten 1994 och planeras återkomma först till hösten 1996.

Sture planerar genomföra en pinch-hitter-kurs under våren 1995.

Under året har marknadsföringsaktiviteter genomförts i form av kontinuerlig reklam. LFK har varit representerat på Skänninge Marknad och med rundflyg och provlektioner i Västervik. Under året har rundflyget bidragit med ca 100 flygtimmar och förväntas även göra det för 1995.

Årets tävlingsverksamhet har fungerat bra. Innan året är slut skall återstående Nattugglan 6 genomföras. Mats Warstedt uppmärksammades för en hedersam 7:e placering i VM (precisionsflygning) 1994 i Karlovy Vary, Tjeckien. Tävlingskalendern för 1995 innehåller sedvanligt 6 Nattugglor, 6 Gripentävlingar samt i stort sett samtliga tävlingar listade i 1994 års kalender. Stjärntävlingen, som brukar hållas på Visingsö, kommer att inställas 1995. Under året som gått inställdes Stjärntävlingen på grund av för litet antal deltagare.

För LFK:s planerade tävlingar skall en bredare marknadsföring genomföras mot andra flygklubbar.

Inom Östgötaflygs verksamhet har genomförts älgräkning, kraftledningsbesiktning och fotoflyg. Roland Pettersson kommer troligen att i ökad omfattning delta i denna verksamhet.

På personalsidan har Lennart Johannesson fått sjukpension och Sture Bjelkåker tagit över som flygskolchef.

Frågan om bensinskatt och eventuell moms på flygbensin avgörs i riksdagen den 20.12. Regeringen har lagt en proposition om att bensinskatt och moms ej skall uttaxeras. Om propositionen går igenom väntar ingen direkt höjning av våra bränslekostnader. Dock kommer EU-anpassningen troligen att medföra att A-utbildningen, eller delar av den, kommer att beläggas med moms 15-25%.

Momspålagan kommer att generellt belasta all personlig utbildning och även t.ex. körkortsutbildning. Denna moms på utbildning beslutas medio 95.

Gruppen som studerar en eventuell flygplansanskaffning, har avvaktat utfallet av bränsleskatt och moms. Om man tar hänsyn till flygtidsuttaget, förefaller en ytterligare Piper Cadet vara mest efterfrågad. Frågan är då vad som skall bytas ut. Inga konkreta planer finns och inget beslut är fattat.

Paul Pinato önskade en bättre marknadsföring av våra udda flygplanstyper (Cub, MFI-9, MFI-15). En satsning i denna riktning planeras till våren.

Rabattsystemen för deponerat kapital och rabatt vid förskottsbetalning 1500:- vid flygning upp till 40 timmar bibehålles. Inför årsskiftet planeras ingen ändring av gällande flygpriser.

Mötet beslutade om medlemsavgifterna för 1995, vilka finns redovisade på annan plats i detta nummer av Kontakten.

Vid mötet rapporterades att Cessna under 1995 kommer att ta upp tillverkning igen av lättare flygplan (C172, C182) samt att Piper lever vidare, om än med något oklara ägar-förhållanden.

Vid mötet rapporterades att styrelsen observerat tveksamma fall till svartflygning. Styrelsen tar helt avstånd från sådan verksamhet, vi har inte råd med avslöjanden eller olyckor. Sture Bjelkåker redovisade sin tolkning av gällande bestämmelser och redovisar på annan plats i Kontakten vad som gäller.

En handhållen GPS har införskaffats för dagsuthyrning, vilket kommer att administreras genom expeditionen. En GPS-introduktionskväll kommer att genomföras för att lära ut handhavandet av utrustningen.

Under övriga frågor uppmärksammades den allt sämre radiodisciplinen på 123.40. Sture Bjelkåker ombads att kontakta den nystartade klubben på FC i ärendet.

Paul Pinato påpekade att Skyways inte godkänner flytvästar för flygning vilka har tagits ur förpackningarna. Västar anses inte konstruerade för att tåla den behandling de utsättes för när de väl kommit ur förpackningen. LFK-styrelse får ta på sig ett utredningsuppdrag i ärendet.

Mötet avslutades med sedvanlig öl och smörgås framdukad av Bengt Bergholm.

Vid pennan och tangentbordet

Jonny Johansson

Medlemsavgifter för 1995.

Födelseår	Ordinarie medlem	Gäst-medlem	Stödjande medlem
-1930	525:-	370:-	120:-
1931 - 1974	700:-	420:-	120:-
1975 - 1979	425:-	300:-	120:-
1980 -	375:-	50:-	70:-

Gäst medlem skall vara ordinarie medlem i annan flygklubb ansluten till KSAK

"Pilot Briefing" ingår i O-medlemsavgifterna i den mån tidningen överlever.

Tävling : GRIPEN 6+ LM

LANDNINGSPROTOKOLL



Datum : 94.10.22
 Vind : 140° 8-18 KTS

64) max.motor 300
 65) max.nod 150
 66) 50

1) Utanför stråket
 2) Utanför stråket
 7) Rullat ut stråket
 11) Fel enhjul
 14) Motorpådrag i stråket

3) Överflygning
 4) Överflygning
 8) Noshjul
 12) Markberöring

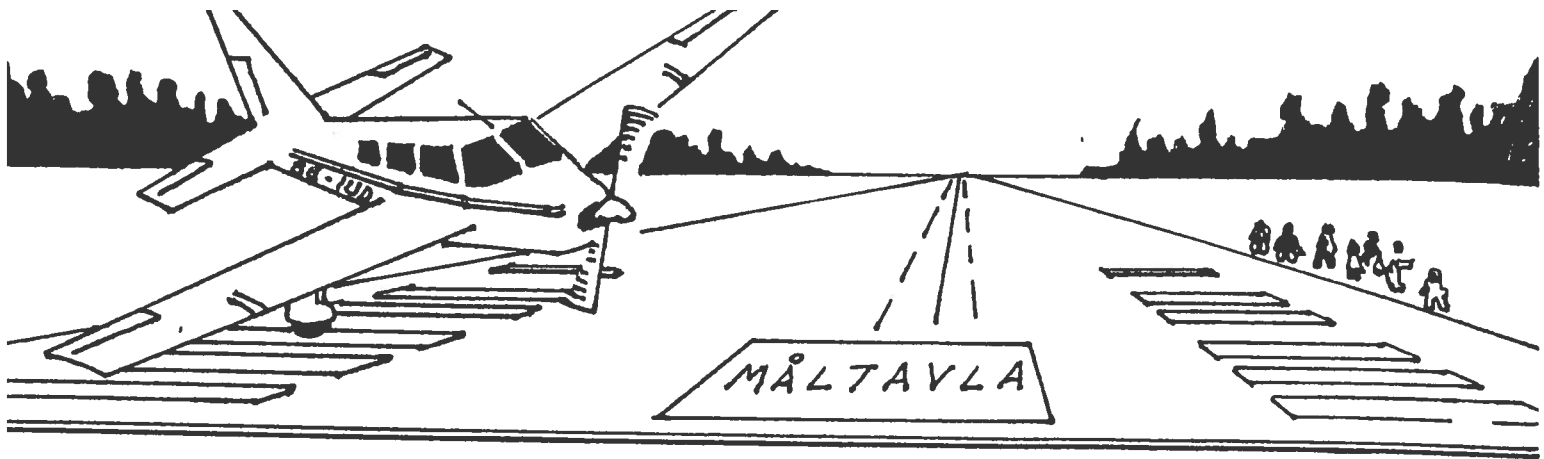
5) Rivning hinder
 6) Öllåten motor
 9) Horisontal
 13) Klaff i mot stråket

4) Kryppning hinder
 5) Öllåten klaff
 10) Enhjul

NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTOR LANDNING			BEDÖMNING MED KLAFF			BEDÖMNING UTAN KLAFF			HINDER LANDNING			TOT
		reg	typ	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	
1	SEVE BARTH	IFX	C 152	4		40	-	3	15	+	4	8	0		0	63
2	LARS ÖSTLING	IFX	C 152	29		300	+	7	14	+	2	4	-	2	20	338
3	GUNNAR FRANZEN	IFX	C 152	3		30	≥	31	300	0		0	+	5	20	350
4	SVANTE JONSSON	KMH	PA 28	6		24	≥	31	300	+	5	10	-	3	30	364
5	GÖTE AGENHED	IFX	C 152	2		20	≥	50	300	+	12	24	+	6	24	368
6	HÅKAN BÖRJESSON	KMH	PA 28	31		600	≥	31	300	≥	31	300	+	7	28	228
KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLEN I KTH																
LINKÖPING DEN 22/10 94.																
<i>Seve Barth</i>																
SEVE BARTH																
TÄVLINGSLEDARE																

NATTUGGLAN		4	Datum	94-11-12		Vind	Vindstill					
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	Seve Barth	IFX	1	15	15		1	-2	6		28	1
			2	7	7		2	0	0			
4	Per Persson	KMH	1	17	17		1	5	5		55	2
			2	19	19		2	14	14			
3	Göte Agenhed	IFX	1	12	12		1	4	4		74	3
			2	16	16		2	-14	42			
1	Svante Johnsson	KMH	1	50	150		1	18	18		329	4
			2	50	150		2	11	11			

NATTUGGLAN		5	Datum	94-11-12		Vind	Vindstill					
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
3	Göte Agenhed	IFX	1	10	10		1	-3	9		32	1
			2	8	8		2	5	5			
1	Seve Barth	IFX	1	8	8		1	2	2		34	2
			2	12	12		2	-4	12			
2	Svante Johnsson	KMH	1	19	19		1	0	0		50	3
			2	-5	15		2	16	16			
4	Per Persson	KMH	1	17	17		1	-25	75		171	4
			2	-19	57		2	22	22			



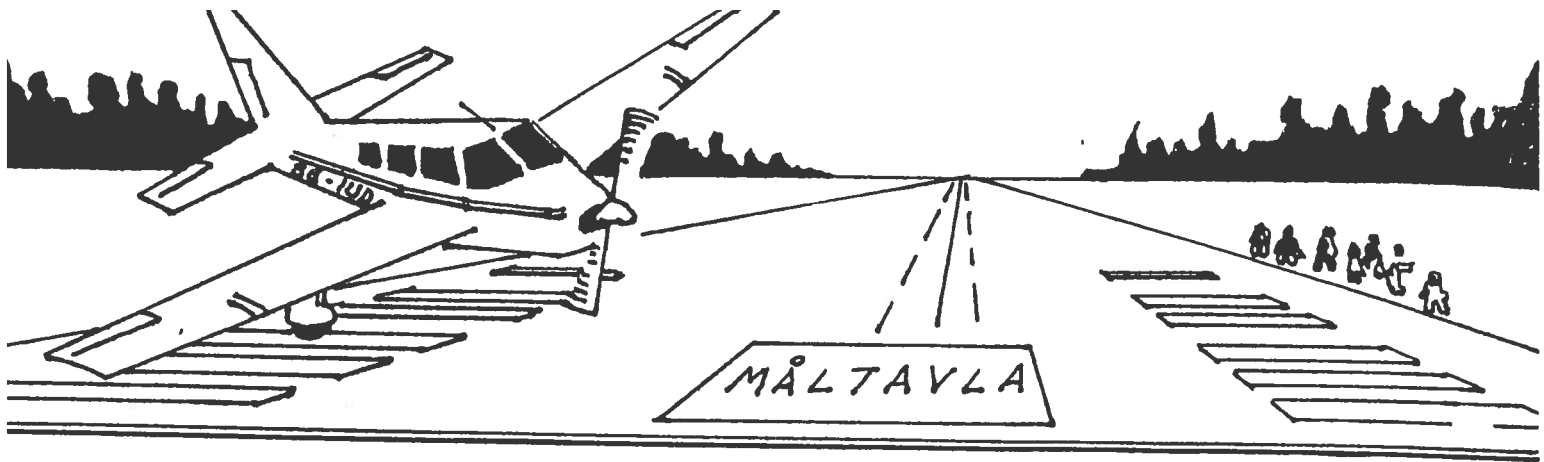
PREL. TÄVLINGSKALENDER VÅREN 1995

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
950204	17.00-	Mörkerträning	Seve Barth
950211	17.00-	Nattugglan 1	Seve Barth
950225	18.00-	Nattugglan 2	Göte Agenhed
950311	18.30-	Nattugglan 3	Mats Jonsson
950322	19.00-	Infoafton om tävlingsverksamheten	Tävlingskommittén
950408	10.00-	Gripen 1	Seve Barth
950409	10.00-	Gripen 1 (reserv)	Seve Barth
950422	14.00-	Gripen 2	Ove Gandahl
950423	14.00-	Gripen 2 (reserv)	Ove Gandahl
950506	heldag	KM och Debutanttävlingen	Mats Warstedt
950507	heldag	KM och Debutanttävlingen (reserv)	
950513	heldag	Safaritävlingen	Gunnar Franzén/ Lena Widin
950514	heldag	Safaritävlingen (reserv)	
950527	14.00-	Gripen 3	Seve Barth
950528	14.00-	Gripen 3 (reserv)	Seve Barth
950603- 950604		Arosnaven, Västerås	Västerås FK
950616- 950618		SM, Kramfors	

Linköping December 1994

Horst Komarek, LFK
Tävlingskommittén

Godkänt Ulf Wiberg, Flygplatschef
Saab Service Partner AB,
med förbehåll för civil och militär
provflygverksamhet och övrig trafik.



PREL. TÄVLINGSKALENDER HÖSTEN 1995

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
950630- 950702		NM, Västerås/Hässlö	
950811- 950813		SM, Civil Flygfemkamp Söderhamn, Mohed	
950820- 950827		EM, Czestochowa, Polen	
950909 950910	10.00- 10.00-	Gripen 4 Gripen 4 (reserv)	Mats Jonsson Mats Jonsson
950916 950917	heldag heldag	Gula Spåret Gula Spåret (reserv)	Håkan Bengtsson
950930 951001	10.00- 10.00-	Gripen 5 Gripen 5 (reserv)	Ove Gandahl Ove Gandahl
951021	16.30-	Mörkerträning	Seve Barth
951021 951022	11.00- 11.00-	Gripen 6 Gripen 6 (reserv)	Seve Barth Seve Barth
951028 951111 951125	16.30- 16.00- 16.00-	Nattugglan 4 Nattugglan 5 Nattugglan 6	Seve Barth Göte Agenhed Mats Jonsson

Linköping December 1994

**Horst Komarek, LFK
Tävlingskommittén**

**Godkänt Ulf Wiberg, Flygplatschef
Saab Service Partner AB,
med förbehåll för civil och militär
provflygverksamhet och övrig trafik.**

Landningstävling ur nybörjarens synvinkel.....

Undertecknad har som nybliven certifikat-innehavare (okt 1993) deltagit i två landningstävlingar under året och tycker det kunde vara av intresse att dela med sig erfarenheterna till övriga medlemmar för att om nödvändigt avdramatisera tävlingsmomentet och öka intresset.

Att träna landningar är ju en viktig del för att hålla sig i flygtrim och jag förmodar att det är många piloter som gör sina obligatoriska landningsvarv regelbundet. Varför inte göra det under roligare former och blanda in tävlingsmomentet för att öka precisionen.

Att det är tävling låter ju ganska pretentiöst varför man som relativt oerfaren pilot var lite spänd att ställa upp i startfältet bland de "gamla rävorna" som man träffat, läst och hört om genom åren.

Jag kan med en gång säga att den som är rädd för att "göra bort sig" i tävlingssammanhang behöver inte vara orolig. Man blir väl omhändertagen av dom gamla erfara piloterna som gärna delar med sig av sina erfarenheter.

Rent praktiskt är det enkelt att ställa upp, ingen föranmälning erfordras, utan det är bara att dyka vid tävlingsstart och ta var sitt flygplan ut till "märket".

Det man förvånas över är hur få deltagare det är som ställer upp. Vid sista tävlingen för året (Gripen 6) så var vi bara fyra deltagare som satt och väntade någon timme på att en femte deltagare skulle dyka upp (min deltagare är fem för att tävlingen ska kunna genomföras). Med så många flygande medlemmar i en av Sveriges största flygklubb så borde vi vara fler deltagare.

För att repetera de fyra landningarna så börjar de med en vanlig motorlandning följt av två bedömningslandningar, med och utan klaff i den ordningen, samt avslutningsvis vanlig motorlandning över ett tvåmetershinder som är placerat femtio meter före märket (se Mats Warsteds intressanta artikel i Kontakten 2/1994).

Som debutant så är min erfarenhet att man börjar med att underskatta motorlandningen, som man tror sig vara expert på, för att sedan skärpa till sig på bedömningslandningarna (om inte vinden är för stark och oregelbunden) och till sist landa med för hög fart över hindret med för flack planébana.

När det gäller placeringen i dom två först tävlingarna så är det inte mycket att orda om. Man får trösta sig med att det finns potential till förbättringar i framtiden.

Man blir mint sagt imponerad av de gamla rävorna Seve Barth, Göte Agenhed, Gunnar Franzen, Nils-Erik Zander osv osv som kommer vingglidande ned från skyn med sin Cessna 152 för att oftast träffa märket. (OBS! Vingglidning är inget att rekommendera för oerfarna piloter).

Debutanter! Hoppas att ni när våren nalkas tar vara på möjligheten att träna landningar under trevliga former för att öka precisionen.

Väl mött vid märket!

Håkan Börjesson