

### I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Den skyldige har ordet
- IFR-PFT-kväll
- Till alla brandflygare och spanare
- EM i precisionsflygning i Polen 1995
- Safaritävlingen 1995
- Kallelse till Allmänt klubbmöte onsdagen 29 november
- Klubbverksamheten
- Enkät bland LFKs medlemmar



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	Vardagar 08.00 - 09.00	
	Expedition	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***

Höstens A-kurs har nu börjat med ett glädjande stort elevantal, cirka 15. Så nu har vi fullt jobb på skolsidan framöver.

Flygtidsuttaget i september blev inte så bra, vi tappade 150 tim under månaden, mycket beroende på dis och dimma de första veckorna. Men idag, en vacker oktobersöndag, flögs det över 25 tim!

Sedan förra Kontakten har ytterligare fyra A-cert blivit klara, vi gratulerar:

Mikael Röppänen  
Göran Thyberg  
Joakim Andersson  
Joakim Virdung

I förra Kontakten missade jag ett nytt IFR-bevis, Grattis till Hans Jörn Christiansen!

Nu under vinterhalvåret har vi ingen kvällsjour. Du som flyger vardagar på eftermiddagen får själv se till att flygplanet blir tankat och inställt om ingen annan bokat efter dig. Jag arbetar halvtid på klubben och är ofta inte kvar kl 17 och Rolle ska inte ensam behöva ställa in alla planen. Vi räknar dock med att ha en ALU-anställd under vintern som ofta kan hjälpa dig att ta in flygplanet.

På annan plats i denna Kontakt finns ett inlägg från vår medlem Arne Karyd. Jag kommenterar inte detta i detalj, utan nöjer mig med att publicera det brev Arne fick av mig INNAN han skrev sitt inlägg, och där jag försökte klargöra vårt agerande när jourhavande skulle gå hem den 30 maj och saknade information om IUD. Jourhavande hade bara strecket i bokningspärmen till kl 21 att gå efter och jag förstår hans oro när klockan passerade 21.30.

Våra klubbregler om intern färdplan och ATS-färdplan efter mörkrets inbrott då jourhavande gått hem, gäller lika väl som BCL och flygplatsens regler för samtliga medlemmar som vill hyra flygplan av klubben. Det är lite ledsamt att vi blir missförstådda i ambitionen att följa upp våra flygningar, och särskilt då som i detta fall av en tjänsteman i Luftfartsverket. Våra rutiner har ju trots allt positivt syfte och jag tror att de flesta medlemmar är tacksamma för den uppföljning som görs.

Sture B

Linköping 1995-08-23

Arne Karyd, Partille

Några kommentarer med anledning av Din skrivelse:

Cefyl kontaktades INTE av mig, utan av Stockholm Kontroll sedan vår jourhavande frågat dem om ni fanns på radarn på väg till Linköping efter kl 21. Det var inte fråga om något larm, men Cefyl tog ändå reda på från Kalmar-tornet att ni tidigare på kvällen flugit mot Borglanda.

Vår jourhavande åtog sig då att kontakta någon som kunde åka ut till Borglanda för att se om ni var kvar där. Denne kom ut kl 22.04 lagom för att se er starta. Hade han kommit några minuter senare hade kanske larmet gått på riktigt, eftersom ni varken syntes på Malmö kontroll eller Stockholm kontroll radarskärmar.

Själv blev jag kontaktad först kl 21.30 av vår jourhavande och åkte då ner till klubben. Saab-tornet hade ingen notering om er sena hemkomst, utan deltog själva i efterforskningen via sin radarskärm.

LFK har en ambition och en instruktion till jourhavande att förvissa sig om att alla flygplan återvänder som planerat varje kväll. Jag vet att alla klubbar inte har denna ambition. Men så sent som i somras skedde ett allvarligt haveri i Västmanland med två omkomna, där flygplanet saknades först dagen efter !

Du borde åtminstone ha ringt LFK jourhavande under kvällen och meddelat er sena hemkomst, allrahelst som ni inte lämnat varken intern färdplan eller ATS-färdplan. Färdplaner är till för att undvika ovisshetslägen. Och Cefyl är en positiv resurs för att undanröja ovisshetslägen.

Jag anser mig inte ha något att be om ursäkt för.

Hälsningar

Sture Bjelkåker  
Flygchef

## DEN SKYLDIGE HAR ORDET

I nr 3 av medlemsbladet ondgör sig flygchefen Sture Bjelkåker över att en medlem brutit mot tre bokningsregler samtidigt "*med påföljd att CEFYL blev inkopplad under ca 45 min...*". Läsaren ser framför sig hur klubbens PA28 vinglar fram på trädtoppshöjd med sjunkande stratus och tilltagande mörker medan piloten i dold panik försöker ta reda på var han är, lugna de skräckslagna passagerarna och hushålla med de sista litrarna bränsle. På marken har dagens hjälte, den rådgive flygchefen, larmat Cefyl som i sin tur engagerat en stor räddningsstyrka. Just när flygchefen börjat fundera på vad en ny SE-IUD kan kosta dyker den hostande upp på finalen till bana 29, dit piloten hittat med hjälp av enbart slump och änglavakt. På plattan river piloten sönder sitt certifikat, mumlandes "aldrig mer", och passagerarna tas omhand av en krisgrupp medan stratusen sänker sig till huvudhöjd.

Riktigt så gick det inte till när den skyldige, undertecknad gästmedlem, och tre andra besökte Borglanda den 30 maj. Återfärden påbörjades 22.02. Som skräckupplevelse lämnade den mycket övrigt att önska: Sikt över 100 km, molnfritt, nästan vindstilla, inga relevanta anmärkningar på planet, tre influgna piloter varav en med B+I (inkluderar mörker), full mörker- och IFR-utrustning, GPS, räddningsflotte, flytvästar, två telefoner, driftfärdplan, bränsle för tre timmar och fantastisk solnedgång. Då vi ville bibehålla 3000 fot in i Östgöta TMA kontaktades Stockholm ACC ca 22.20 (Östgöta stängt). Mörker rådde de sista 10-15 minuterna.

Vi landade 22.55 och blev då utskällda av Sture som gjorde särskilt stort nummer av att Cefyl engagerats, naturligtvis för att få mig att skämmas över detta onödiga pådrag. Som förberedelse till skämmandet skrev jag dock till Cefyl och frågade vem som slagit larm och av vilket skäl anmälaren ansåg att det förelåg ett ovisshetsläge (se BFT). Cefyl svarade kort: "*Larmrapport ej skriven. Vårt engagemang måste ha varit minimalt*". Så var det med det storlarmet... Konfronterad med dessa uppgifter medgav Sture att det inte varit fråga om något "larm".

Jag skulle ha känt till att klubbens plan inte får landa efter kl 22 och tar fullt ansvar för denna förseelse. Övriga beskyllningar saknar grund.

Flygplanet var inte bokad till tisdag kl 21 utan till onsdag morgon, till råga på allt genom Stures försorg. Sture informerades av mig på måndag morgon om att på tisdag skulle vi gå till Öland. Jag ringde klubben två gånger under måndagen och meddelade bl a att jag skulle gå till Bromma efter Oslo och *båda gångerna upprepade jag att vi skulle till Öland på tisdagen*. Före start till Öland blev vi injagade i hangaren av en regnskur. Sture hade då just avslutat ett flygpass och *informerades nu ännu en gång om att vi skulle till Öland, närmare bestämt Borgholm* eftersom Sandvik inte var landningsbart. Före start ringde jag tornet och meddelade utpassering och att återkomsten skulle bli "sent" men före stängningsdags. Efter start uppstod diskussion i planet om när tornet stängde. Vi ropade upp tornet och fick bekräftat att man stängde 23.45 lokal tid. På vägen ner kontaktades såväl Oskarshamn AFIS som Kalmar TMC. Vår destination och tidplan var vid det laget några av Östergötlands sämst bevarade hemligheter. Jourhavande, som antagligen missuppfattat bokningstiden, bad Sture komma ut 21.30 och eftersom Sture visste var planet var hade han ringt Borgholm och fått bekräftat att vi startat därifrån kl 22. Vad det fanns för anledning till oro är en gåta.

Jag har bett flygchefen ta upp fallet på nytt i sin spalt - en antydning till ursäkt vore på sin plats. *Som svar jämförde han min flygning med en tragisk dödsolycka i Västmanland tidigare i år...* Det är beklagligt när äkta engagemang, en bristvara på flygklubbarna, övergår i gnällspikeri och felfinnarattityd. Den som letar efter något att reta sig på lyckas alltid.

Arne Karyd  
1995-09-03

## ***IFR-PFT-kväll***

PFT-teorikväll för IFR flygare måndagen 27/11 kl. 18.30 på LFK. Teorikvällen är avsedd för Dig som ska göra PFT under det närmaste året. Enkel förtäring kommer att ordnas.

Anmälan till kontoret, Sture B eller PeGe.  
Beräknad kostnad 150 :-

\*

## ***Tack till alla brandflygare och spanare!***

Ett stort tack till alla brandflygare och spanare från LFK som ställt upp under årets brandflygsäsong som blev kort men intensiv. Vi började flyga i mitten av augusti och hann under en dryg vecka med mer än 60 timmar. Flygningarna har gått bra även om radiokommunikationen via R 72 har varit ett problem.

Några större skogsbränder har vi dess bättre inte kunnat rapportera, endast några oanmälda halmbränningar. Dock vi fått värdefull flygträning och har nu ett 20-tal piloter inflygna till kommande år om vi får förnyat förtroende att organisera och genomföra brandflyget.

Håll flygtrimmen uppe!

Hälsningar

Seve Barth

# EM i precisionsflygning i Polen 1995

av Mats Warstedt

Mellan den 21 och 27 augusti avgjordes årets Europamästerskap i precisionsflyg i Polen. Det svenska laget fanns på plats med fem piloter, varav undertecknad från LFK. Jag tänkte här dela med mig lite av de erfarenheter som en sådan här tävling ger.

Årets upplaga det av svenska landslaget hade en delvis ny sammansättning. Från Stockholms flygklubb kom Erling Lindholm, som hade sällskap av Henry Lindholm, vår trogne lagledare som denna gång fick chans att tävla själv.

Från Botkyrka flygklubb kom far och son Nylén, Arne och Johan, som för första gången deltog i landslaget tillsammans. Från samma klubb kom också vår stand-inlagledare Krzysztof Kaminski. Som namnet antyder är Krzysztof polsktalande, vilket skulle visa sig mycket användbart under tävlingen, eftersom polackernas kunskaper i främmande språk är mycket begränsade.

## På safari med Safarin

Normalt är vi ganska enkelspåriga i vårt val av tävlingsflygplan. Sen 1989 har undantagslöst Cessna 150 använts av det svenska landslaget. I år valde jag dock att bryta denna trend och åtminstone försöka med en annan flygplantyp. Valet föll på klubbens Safari, som jag för övrigt inte ens var influgen på före årets säsong. Friskt chansat hälften vunnit!

## Religiös plats

Årets mästerskap var förlagt till Czestochowa, en stad av Malmös



storlek, belägen i södra Polen ca 10 mil norr om Krakow. Staden, som kanske inte är så välkänd i vårt land, är desto mer känd bland Europas katoliker. I den centralt belägna katedralen finns en bild på en madonna, som varje år besöks av fem(!) miljoner pilgrimer. Vissa av dem har vandrat upp till 40 mil innan de når sitt mål.

Vårt hotell låg strax intill katedralen, vilket skulle visa sig medförde vissa olägenheter. Varje kväll fram till klockan tolv hölls mässa utanför kyrkan, som kördes ut över staden med hjälp av gigantiska högtalare. Inget tidigt sänggående, alltså!

Vår sista dag i Polen var det dessutom årets största kyrkliga högtid, vilket uppmärksammades

genom att mässan påbörjades klockan fem på morgonen!

## IFR-flygare för en dag!

Nerresan planerades med övernattnig i Kristianstad, vilket gav en återstående flygtid till Czestochowa på ca fyra timmar. Efter uttullning i Malmö, steg vi till flygnivå 55 och styrde kosan mot Poznan, där vi planerat att mellanlanda.

Efter brytpunkt i Bornholm anvisades vi Warszawa kontroll. Väl inne över land började kontrollen att fråga ut oss om en massa saker bl.a. ett antal "estimated time over". Lite ovanligt för den här typen av flygning, men det var väl bara att svara...

Då vi passerat sista fyren före Poznan fick vi anropet: "You are cleared a visual approach to runway 11, report field in sight". Då förstod vi äntligen att kontrollen lett oss IFR genom Polen. Skälet var enkelt: Högsta tillåtna höjd för VFR i Polen är 2000 ft! Nåja, vi flög i alla fall i VMC hela tiden...

### Ur askan i elden

Sista biten från Poznan till Czestochowa flög vi på reglementsenslig VFR-höjd och dessutom enligt en fastställd VFR-route, vilket medförde en icke oansenlig omväg. Så är det att flyga VFR i Polen, men mer om det i slutet av artikeln.

Då vi fick kontakt med tornet i Czestochowa, hörde vi bekanta anropssignaler. Det var våra svenska lagkamrater, som anlant två dagar tidigare. Med den sedvanliga radiodisciplin (!?), som brukar råda vid dessa tävlingar, upplystes vi av våra vänner att det svenska laget just tilldelats slot-tid för landnings-träning. Det blev att kasta av alla väskor och ansluta sig i varvet. Inte mycket till vila där alltså...

### Landningsträning i utförsbacke

Tre dagar hade vi sedan på oss att träna navar och landningar innan tävlingen drog igång. Det gick ganska snabbt att vänja sig vid terrängtypen, främst för att kartorna stämde mycket bra. Något ovan var det dock med den dåliga sikten. I den här delen av Polen, nära de stora industrierna i bl a Katowice, är normala siktvärden 3-4 km. Det gäller således att hålla sig på "tracken".

Flygplatsen i Czestochowa är militär och har en två kilometers asfalt- och betongbana. En ganska ordinär militärbana således, om det inte hade

varit för att banan lutade som den värsta störtloppsbacke(!). All landningsträning skedde pga rådande vind i utförsbacke. Under sådana förhållanden känns Safarin ungefär som en Cessna att landa. Hur det blåste på tävlingsdagen? Jag återkommer om det...



*Flyguppvisningens huvudattraktion: Spitfire.*

### Endast tolv länder på plats

Deltagarantalet denna gång var lite klenare än vanligt. Många betraktade nog 1995 som ett mellanår; Efter fem (!) internationella mästerskap i rad på gammal öststatsmark (Östtyskland, Polen, Ungern, Tjeckien & Polen igen) var de flesta ganska trötta på denna terräng. Flera nationer valde därför att stanna hemma och ladda inför nästa års VM i Texas.

Bland de trogna länder som saknades

var t ex England, Holland, Danmark och Finland.

### Imponerande uppvisning

Tävlingsveckan inleddes med en stor flyguppvisning på fältet. De som sett östeuropeiska uppvisningspiloter "in action" vet att de ofta har något extra att bjuda på. Så även denna gång. Mest spektakulära inslag var nog när en helikopter drog upp ett segelflygplan och sedan stannade och hovrade på 200 meters höjd med segelflygplanet hängande rakt ned!

En annan halsbrytande uppvisning stod en Wilga för. Att se detta flygplan - som är så långt ifrån ett konstflygplan man kan komma - utföra looping, roll, topproll, kubansk åtta mm, var en syn för gudarna!

Annars var det nog en Spitfire som drog till sig mest uppmärksamhet. Bara att få höra mullret från "Spittens" motor var värt hela Polenresan. Piloten sparade heller inte på krutet under själva flyguppvisningen, och visade allt vad maskinen klarade av.

### Invigning á la OS

Att flygsport är något stort i Polen fick vi bekräftat under måndagens invigning. Uppradade på bästa OS-manér tågade vi till stadens torg, där gissningsvis ett par tusen personer hade samlats. Naturligtvis var TV på plats! Ceremonin avslutades med att stadens borgmästare bjöd på buffé i muséet, fd rådhuset.

### Utslagsgivande färdplaner

Efter sedvanlig träningsnav på tisdagen, var det så dags för den verkliga tävlingen att starta med



första navigeringen under onsdagen. Lite till mans undrade vi vad arrangörerna hade hittat på för klurigheter denna gång. Det visade sig vara beräkningsvindarna.

Första naven var beräkningsvinden satt till 24 knop, vilket gjorde att de flesta fick använda baksidan på navskivan med sämre noggrannhet som följd. När tävlingen var över var det för övrigt endast nio piloter, som lyckats klara sig helt utan beräkningsprickar.

De svenska navresultaten för övrigt denna dag var ganska medelmåttiga. Svårighetsgraden på dukar och foton hade ökats, vilket medförde en ansevärd mängd spaningsprickar för hela laget. Bäste svensk efter första dagen var undertecknad på en tolfte plats.

### Kraftiga vindar

Revanschsugna dök vi upp på fältet inför andras dagens navigering. Det skulle dock visa sig vara förgäves, eftersom tävlingen avbröts redan innan första startande hunnit ge sig iväg. Orsaken var att man rapporterat 40 knops vind på 1000 ft!

Reglerna tillåter max 25 knop, så det var bara att packa ihop och åka hem till hotellet.

Eftersom vi insåg att den traditionella sightseeingen på lördagen var i fara, ägnade vi istället dagen åt att se lite mer av Czestochowa. Vi lyckades dock inte komma i närheten av den heliga madonnan i kyrkan och få vår välsignelse, något vi kanske skulle behövt med tanke på fortsättningen.

### Landningar mot "väggen"

Eftersom arrangörerna förstas ville att tävlingen skulle bli komplett, valde man att förlägga landningstävlingen till fredagen. Det krävs nämligen minst en nav och minst två landningar för att tävlingen ska räknas. Vindarna var mer gynnsamma denna dag, så vi lyckades genomföra hela landningsmomentet.

Det var bara det att vindarna kom från motsatt håll, jämfört med träningsdagarna. Det betyder att den

tre år sedan och är sannolikt vårt största hopp inför framtiden.

### Intensivt in i det sista

Att det skulle bli flygning sista dagen var det ingen som betvivlade. Till polackernas stora bekymmer var det nämligen en tjeck som ledde tävlingen efter första naven och landningarna.

Arrangörerna fortsatte också att envisas med fantasifulla beräkningsvindar: denna dag 29 (!)



*Invigning med tusentals åskådare och ballonguppstigning bland lyktstolparna.*

snällt sluttande banan helst plötsligt blev rena väggen. Jag, och flera med mig, kom in helt fel vid ett par landningar, vilket resulterade i att vi åkte som sänken genom resultatlistan.

Bäst lyckades Johan Nylén med en tiondeplats. Det betydde också att Johan låg totalt sjuva inför sista tävlingsdagen, en mycket bra prestation. Johan är, trots sin låga ålder (23 år), redan rutinerad i landslaget. Han debuterade i VM för

knop. Prepareringsvinden var förstas inte lika hög, men ändå så mycket som 16 knop. Eftersom jag tävlade i 80 knop och hade rak medvind på ett ben, blev ground speed alltså 96 knop. Då tillstötte ett annat problem: min fartmall går bara till 94 knop! Det blev till att rita en förlängd fartmall mitt i stridens hetta. Rekommenderas ej!

### Hårt arbete i luften

16 knop medför i normala fall inga stora problem, förutsatt att det blåser

från samma håll som prepareringsvinden. Det gjorde det inte denna dag! Det blev således att flyga hälften av banan med full klaff och tjutande stallvarnare och den andra halvan med näst intill fullgas. I dessa lägen är det skönt att flyga Safarin, som ju har lite extra power att ta till.

Spaningen var inte heller helt lätt denna dag, så prickbelastningen blev ganska hög för hela laget. Många tävlande drog på sig ordentligt med beräkningsprickar, bland annat

Alla var lite spända över resultatet (ja, kanske inte vi svenskar...), eftersom de flesta hade gjort större eller mindre misstag under tävlingen. Till slut stod det dock klart att segrare även denna gång blev Janusz Darocha från Polen. Det innebär hat-trick för Darocha, dvs han har tagit hem tre stora mästerskap i rad. Mycket imponerade!

### Slagna av norrmännen

Johan befäste sin position som bäste svensk, även om han tappade några

alla förseningar, kom denna inte igång förrän halv ett (!) på natten. Eftersom det var dags att flyga hem morgonen efter, blev nog detta en av de kortaste tre-rättersmiddagar som jag någonsin avverkat.

### Sikt över 10 km!

Natten bjöd på en kallfrontspassage med tillhörande regn, vilket på morgonen innebar att vi för första gången hade utsikt från vårt hotellfönster. Sikten var unikt bra för denna del av Polen, vilket förstås välkomnades av oss som skulle ta oss norrut mot Svedala.



*Det svenska laget visar målsättningen. Denna gång blev det dock bara en sjätteplats.*

polacken Skalik som missade totalsegern genom ett skrivfel! Bäste svensk på denna andra nav blev undertecknad med en elfteplats.

### Värdig avslutning

Eftersom sista dagen fick tas i anspråk för tävling, fick tävlingsledningen bråttom med resultatsammanställningen. Avslutningsceremonin, som förstas var lika pampig som invigningen, var utsatt till klockan nio, men kom inte igång förrän tio.

placeringar sista dagen. Han slutade totalt på tolfte plats. Övriga svenskar återfanns en bit längre ner, vilket också återspeglades i lagresultatet. En sjätteplats är ingen katastrof, men att bli slagna av Norge... nja, där går gränsen! Skämt åsido, det var roligt för våra nordiska grannar, som gjorde sig bästa insats på ett par decennier.

Efter ett hejdundrande fyrverkeri, som t.o.m. "överröstade" kvällens mässa, var det så äntligen dags för avslutningsmiddagen. På grund av

På flygplatsen nådde oss beskedet att vår färdplan hade blivit godkänd, trots att vi ignorerat alla fastställda VFR-vägar och dragit en spikrak färdlinje mot Gdansk! Det var bara att tacka och ta emot. På detta sparade vi ca trekvarts flygning. Den goda sikten och de utmärkta kartorna gjorde sedan att flygningen till Gdansk gick som en dans.

### Ensam över Östersjön

Resten av hemresan mot Linköping var planerad i ett "skutt". Marginalerna för motvind var små, så Kalmar fick vara alternativ. Jag var nu också ensam, eftersom övriga svenskar gick vägen över Visby. Efter ca 20 minuters flygning passerade jag ut över kusten och min hittills längsta flygning över vatten: 1 tim och 15 minuter.

Det är bara att erkänna: jag tillhör den kategori av piloter som hör konstiga ljud från motorn så fort jag kommer ut över öppet hav. Det bara är så, även om det har blivit bättre

med åren. Således är jag måttligt förtjust i denna typ av flygning med enmotorflygplan, speciellt om jag är ensam ombord. Med viss lättnad siktade jag Ölands södra udde efter ca 1 timmes flygning.

Trots en viss motvindskomponent över Östersjön, låg jag bra till i min driftsfärdplan, så jag valde att gå vidare mot Linköping. När sedan vinden hade godheten att vrida sig till rak medvind, blev sista biten en ren formsak.

### Att flyga VFR i Polen

I likhet med övriga östlänningar var tidigare allt lufttrum militärt, vilket gjorde det lite omständligt att flyga privat och framför allt VFR. Tyvärr har förändringarna inom flyget inte gått så snabbt i Polen. Det betyder att man som VFR-flygare är hänvisad till ett antal fastställda "VFR-router". Ligger destinationen utanför de stora flygstråken, kan detta leda till ordentliga omvägar.

Det finns åtta tullflygplatser i Polen. På vår resa provade vi två av dessa, Poznan och Gdansk, och generellt måste man säga att servicen är av mycket god klass. Avgifter och bensinpris är som i övriga Europa dvs ganska höga efter svenska mått mätt. Polskt bränsle hade tidigare mycket dåligt rykte, men det verkar vara åtgärdat nu.

Till Polen flyger man helst på 500000-delskartan. Det finns två varianter, dels den amerikanska TPC-kartan, dels den nationella ICAO-kartan. TPC-kartan täcker stora områden och har god detaljrikedom, men saknar ganska mycket flyginformation. ICAO-kartan är bättre, bl a med inritade VFR-router, men är tyvärr lite svår att få tag på.

Vill man ha en mer detaljerad karta, när man väl är på plats i Polen, är det väggkartor i skala 1:200000 som gäller (precis som i de flesta andra länder i Europa). Det är inte så illa

som det låter; dessa kartor är av god kvalitet med mycket god detaljrikedom. Det var för övrigt på dessa kartor som vi tävlade.

### Nya regler - landningarna

Som jag berättat i tidigare artiklar i år, så har en del förändringar skett i reglerna, främst vad det gäller landningarna. Den ändring som hade störst genomslag i tävlingen var utan konkurrens den som säger att man endast får studsa 15 meter; annars räknas den andra sättningen.

Hårdast drabbade var polackerna, som ju ganska ofta studsar genom halva stråket. Många tycker nog att det är rätt åt dem att reglerna har börjat stävja denna typ av landningar. Samtidigt börjar varningsflaggor höjas för att vi håller på att skapa en "lex Stenmark" inom flygsporten, dvs ständiga regeländringar för att jaga den som visar sig vara överlägsen.

Att det är många Cessnor som deltar i precisionstävlingarna är ju känt, men risken finns att vi håller på att skapa regler, som mer eller mindre *kräver* att man flyger Cessna. Denna utveckling tror jag inte någon tjänar på i längden!

### Saab Safari

Klubbens Safari betraktas av många som en ren aerobatic-maskin eller i vissa fall som det flygplan som erbjuder störst flygglädje. Till detta skulle jag vilja addera att flygplanet är ett hyggligt reseflygplan. I de flesta fall är det bara att lasta i och åka, eftersom maxvikten nästan är omöjlig att komma upp i.

För tävling i precisionsflygning duger Safarin också bra, speciellt för navigeringen där den goda sikten är ett plus. Min erfarenhet är att tidhållning och spaning kommer upp i samma klass som de Cessnor som jag flugit tidigare.

Ska man nå de bästa landningsresultaten med Safarin krävs en hel del träning, mer än för övriga flygplan i klassen. Som alla vet som är influgna på typen, så krävs det att man flyger aktivt hela tiden, för att inte råka in i några konstigheter. Om man är beredd att satsa lite tid, kan nog även toppresultaten nås.

### Slutord

Jag vill slutligen tacka våra lagledare för deras uppoffrande arbete samt mina sponsorer, utan vars stöd jag aldrig haft möjlighet att delta i detta Europamästerskap. Tack!

# Resultat EM 1995 i Czestochowa, Polen:

## Individuellt (totalt 43 deltagare):

1	Janusz Darocha	Polen	154 prickar
2	Ryszard Michalski	Polen	166
3	Lubomir Stovicek	Tjeckien	210
4	Wlodzimierz Skalik	Polen	217
5	Thomas Hennig	Tyskland	274
6	Jiri Jakes	Tjeckien	277
7	Waclaw Nycz	Polen	325
8	Werner Unold	Schweiz	333
9	Björn Ström	Norge	349
10	Krzysztof Wieczorek	Polen	353
12	Johan Nylén	Sverige	406
20	Mats Warstedt	Sverige	589
23	Erling Lindholm	Sverige	617
25	Arne Nylén	Sverige	660
20	Henry Lindholm	Sverige	1005

## Lag (3 bästa från varje land):

1	Polen	537 prickar
2	Tjeckien	946
3	Tyskland	1449
4	Schweiz	1478
5	Norge	1569
6	Sverige	1612
7	Ungern	1692
8	Frankrike	2237
9	Österrike	2621

(Slovenien, Slovakien och Litauen deltog ej med fullt lag)

## SAFARITÄVLINGEN 1995.

genomfördes med 11 deltagare på SAAB-fältet i Linköping lördagen den 23:e sept. och vi hade bra flygväder och 15 knops vind. Några anmälda hade förhinder, ty tävlingen hade pga väder fått flyttats fram från den 9:e sept. vilket var ursprungsdatumet.

Banan bjöd på varierande terräng och var 75 nautiska mil lång. Den hade 6 brytpunkter, 8 fotografier, 8 hemliga dukmål och 5 tidkontroller, förutom start och mål.

Titelhållare Erling Lindholm, Stockholm, lyckades försvara trofén, en modell av MFI-15, Safari.

Regerande sverigemästaren Mats Warstedt klarade av konststycket att genomföra ett mycket grovt systemfel. Mats hade kalibrerat sin klocka exakt en minut fel mot masteruret, och det kostade honom segern. Han hade annars klarat navigationsdelen med bara 21 prickar, och hade nollor vid fyra av tidskontrollerna.

Och stackars Göte Agenhed som senare flög samma flygplan och försättningslöst använde den av Mats i planet monterade klockan. Sven Bohlin, Stockholm, hann tyvärr inte delta i landningsmomentet, men belägrade ändå starkt nog en tredjeplats.

### RESULTAT

Plac.	Namn	Klubb	Fpl	Nav.	PRICKAR		
					Span.	Landn.	Tot.
1.	Erling Lindholm	Stockholms	C152	188	20	74	245
2.	Svante Logeke	Linköpings	PA28	223	260	486	726
3.	Sven Bohlin	Stockholms	C172	115	100	1200	815
4.	Tomas Karlsson	Linköpings	PA28	411	320	333	898
5.	Lars Östling	Linköpings	C152	697	250	222	1058
6.	Ingemar Brottare	Borlänge	C172	704	270	359	1154
7.	Mats Warstedt	Linköpings	C152	1209	40	83	1291
8.	Björn Martinsson	Linköpings	MF15	848	320	519	1428
9.	Göte Agenhed	Linköpings	C152	1237	300	331	1703
10.	Jakob Söderberg	Tekn. Högsk.	C206	1370	320	537	1959
11.	Anna Emilsson	Kalmars	PA28	2227	320	1030	3062
12.	Max Prick	Klantebo	UR-DUMM	3300	320	1200	4220

3. Sven Bohlin deltog ej i landningsmomentet.

11. Anna Emilsson var debutant.

12. Max Prick kunde inte hitta till Linköping.

## KALLELSE

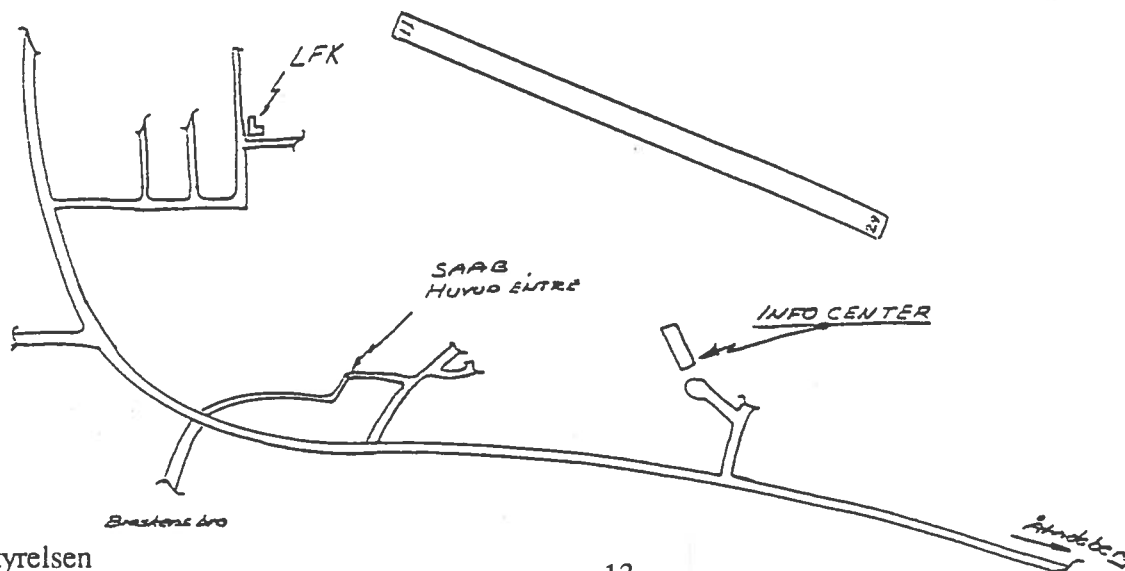
Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 29 november kl 19.00 i **SAAB INFOCENTER**. (Civilverkstadens kontorshus, infart från Åtvidabergsvägen. Se skiss nedan.)

### Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
3. Summering av 1995 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 1996:
  - Tekniska tjänsten
  - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten)
  - Kursverksamheten
  - Klubbversamheten
  - Marknadsföring/reklam
  - Tävlingsverksamheten
  - Flyg-och skolverksamheten
  - ÖSTGÖTAFLYG
5. Flygplananskaffning.
6. Budget 1996.
7. Medlemsavgifter 1996.
8. Övriga frågor.
9. Mötet avslutas.

Efter mötet kommer öl och smörgås, till självkostnadspris, att serveras.

Lista för tecknande av jourtillfällen under 1996 kommer att läggas ut efter mötet.





# KLUBBVERKSAMHETEN

Ett något försenat höst/vinter-program är nu klart och ser ut som följande:

1. Studiebesök på nya ÖKC i Norrköping. 15/11 kl. 19.00. Max antal deltagare 15 personer, anmälninglista finns på LFK.
2. Extra jourutbildning. 22/11 på LFK 18.30.
3. Livräddningsövning på FOA/59 Flygmedicin. 7/12 kl. 18.30 på plats. Bara svenska medborgare. Anmälninglista på LFK. Gamla anmälninglistorna gäller ej. Max 10 deltagare. Först till kvarn...
4. Förevisning av färdplanering och flygsimulatorer på PC. LFK 17/1 kl.18.30. Max antal deltagare: 15. Anmälninglista finns på LFK.

Tidigare aviserade resor till Stockholm sker under våren. Fler tillfällen för alla de här aktiviteterna kommer att arrangeras om intresset är stort.

## Franks AB kommer och demonstrerar...

potentiella julklappar och det senaste inom pilot- och flygplansutrustning samt GPS-navigering med produkter från kända tillverkare som t ex Garmin, SkyForce, och Aviall.

TID OCH PLATS KOMMER ATT ANNONSERAS PÅ LFK I GOD TID FÖRE

# Välkomna!

## *Enkät bland LFKs medlemmar.*

Styrelsen i LFK har i uppgift att leda arbetet så att klubbens målsättningar innehålls.

För att förbättra arbetet så önskar styrelsen få medlemmarnas synpunkter på saker som bör förbättras. V.v fyll i denna enkät och lämna den till någon representant i styrelsen eller lägg den i någon av postlådorna som varje styrelsemedlem har på expeditionen.

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....