



I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Stationstjänsten informerar
- Redovisning av arbetsplikt 1995
- Allmänt klubbmöte 95-11-29
- Medlemsavgifter 1996
- Fotografering från flygplan
- Resultat från Gula Spåret, Gripen 4-6 och Nattugglan 4-6
- Mörkerdax!
- Tävlingskalender 1996



God Jul och Gott Nytt Flygår 1996

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	
Bokningstider:	Vardagar	Vardagar 08.00- 17.00	
		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 flygåret 1995 snart slut. Även om vi inte flugit lika mycket som 1994, så är förutsättningarna för en bra start på 1996 goda med tanke på elevunderlaget. Men det gäller att även vårkursen 1996 blir välfylld. Flygvädret brukar ju inte vara så lockande i februari när kursen börjar. Som vanligt ber vi alla medlemmar att hjälpa till med *värvning av nya elever*, kursen börjar 15 februari.

Flygplanparken är i gott skick. Bl a har vi haft två motorbyten under året. I detta sammanhang påminner vi om att Du måste kontrollera att Du fyller på rätt olja. Under inkörning av ny motor skall en särskild olja *utan* bokstavs-beteckning användas, t ex "80". I vanliga fall använder vi t ex "W 80", dvs *med* bokstav. Läs *alltid* på oljepåfyllningslocket vilken olja som ska användas!

Ett annat problem som nyligen kartlagts är uppstartning av horisontgyron. Om man startar motorn enstaka minuter efter tidigare kupering händer det ofta att gyrot tar mycket lång tid på sig att stabilisera, vilket kan vara en risk vid snabb återstart efter att Du t ex har släppt av passagerare. *Särskilt vid IFR-flygning bör man vänta 10 - 15 minuter* efter kupering så att gyrot hinner stanna ordentligt före förnyad motorstart.

Som tidigare nämnts flygs inte XIS så mycket på senare tid, endast drygt 100 tim under året. Vi har därför tills vidare inte förnyat landningskortet för XIS, utan klubben betalar varje enskild landning på främmande plats separat, det blir billigare totalt sett. Men det betyder å andra sidan att *studs och gå med XIS måste undvikas på flygplatser med avgift*. Tänk på detta!

Till sist tillönskas alla medlemmar ett **Gott Nytt Flygår 1996.**

Sture B

Stationstjänsten informerar...

EU-regler förändrar LFK-jouren...

Dags för redovisning av **arbetsplikt 1995!** På annan plats i Kontakten finns blankett för detta. Lämna den till expeditionen eller mig. Vi skall justera arbetsplikten tidigt 1996 varför vi helst vill ha ifylld blankett tillhanda innan årsskiftet, dock senast 12/1 1996! Lämnar du ej in blanketten så debiteras normalt ditt pilotkonto automatiskt (undantag t ex för redan godkänd dispens).

Jag vill passa på att tacka för ett gott arbete under året. Bortsett från några "svarta" veckor juni och juli har jouren varit välbehövligt fullbemannad. Bra jobbat och gott nytt jourår!

Jourlistan 1996 föddes i vanlig ordning på klubbmötet i slutet av november. Nedan några noteringar om smärre förändringar samt påminnelse om några jourregler.

Nyheter, info...

- **Fem poäng** är även 1996 full arbetsplikt. Fortfarande också 200 kronor per poäng för den som ej avser göra full arbetsplikt.
- Inträdet i EU leder till förlängd **sommartid** 1996 varför vi kommer att ha kvällsjour en månad längre (oktober)! Mer jour behövs m a o i år. Om inte jourbehovet i sig är nog, så har vi här ytterligare en anledning att gå jour.
- Teckna **jour i Juli!** Oförskämt bra "betalt" och framförallt behövligt eftersom det ofta är svårt med jour just då. Kul tid att ha jour - mycket aktivitet, fint väder och nära till glassen! Gäller även slutet av juni och början av augusti.
- **Dubbelteckning** av de långa helgdagarna sker sällan eller snarare aldrig. Som ett försök att underlätta dubbelteckning innehåller 1996 års jourlista ett fält där man kan ange önskemål om att dela dag med annan. Den som tecknar först har i vanlig ordning huvudansvaret. Om ingen annan nappar på inviten får han/hon m a o ta hela dagen! En kanske säkrare metod är att direkt göra upp med någon om delning. Poängen delas broderligt!
- Under 1996 kommer våra lokaler behöva en del extra **underhåll** som målning och "lagning" i största allmänhet. Vi kommer med mer information om detta men anmäl gärna redan nu intresse för dylikt arbete på separata lista i jourpärmerna eller direkt till Ove Gandahl (tfn 184303 eller 66703). Räkna med bra betalt i form av poäng.
- Om du **inte gör full arbetsplikt...**
Ni som redan nu vet att ni inte kommer göra någon eller inte full arbetsplikt, notera detta i jourpärmerna på därför avsedd blankett. Du kan t ex ange "betalar" eller annan orsak i klartext. Detta underlättar för mig framförallt om vi mot förmodan skulle få tunt i jourlistan. Jag slipper då "jaga" sådana som ändå inte tänker gå jour.
- **Tävlingsfunktionär?** Hör av dig till respektive tävlingsledare.

Några regler kring jouren...

- Jouren ansvarar för att **svarta listans** medlemmar ej flyger.
- Under "lågsäsong" har vi veckojour endast onsdagar - **städjour**. Skinande blankt på torsdagar m a o! Detta innebär dock inte att andra jourer ej behöver städa. Städning ingår i alla jourers uppgifter, naturligtvis i mån av tid.
- På förekommen anledning påminns om att jourtjänsten får **avbrytas tidigast 14:00** vid avsaknad av flygverksamhet, stängd bana, snöstorm, sandstorm, drivis, cykloner, RVR 1 meter etc. All med hänsyn till telefonpassning.
- Se vidare jourpärm och matrikel...

Jouransvarig Gunnar Frisk
Tfn: 013-181456 (dag) och 104054 (kväll)
Internadress Saab: TUCUF

REDOVISNING AV ARBETSPLIKT 1995

Pilotnummer:

Namn:

Tfn dagtid och kvällstid:

Jourverksamhet:

Datum	Antal timmar	Poäng

Annan verksamhet i klartext inklusive antalet timmar:

Summa poäng:

Om summan mindre än 5, notering i klartext om orsak:

T ex "betalar", "flygtid 2.7h", "dispensansmälan inlämnad till Astrid/Ragnhild" etc.

Godkänd av ansvarig:

Lämna blanketten till expeditionen eller Gunnar Frisk snarast,
dock senast 15/1 1996!

ALLMÄNT KLUBBMÖTE 95-11-29

Årets allmänna klubbmöte hölls traditionsenligt i SAAB INFOCENTER med deltagande av ett 30-tal klubbmedlemmar.

Hans Mennborg öppnade mötet och hälsade de församlade hjärtligt välkomna.

Vid summeringen av 1995 års verksamhet kunde konstateras att det totala flygtidsuttaget minskat markant jämfört med förra året. Under årets tio första månader har vi tappat cirka 500 timmar mot 1994 års uttag vid motsvarande tidpunkt. Det budgeterade uttaget för 1995 är 4300 timmar men det verkliga beräknas bli 3500 timmar. Sämsta kategori är SK/SS som ligger cirka 500 timmar under budget. En viktig anledning till denna minskning är en dålig vårkurs som resulterat i en låg beläggning av lärarna. Vädret sades också ha varit sämre än vanligt med undantag av den otroliga sommaren. Uthyrningen är inte lika dålig men ligger ändå cirka 120 timmar under budget. YF är 20 timmar under budget.

Kursdeltagarna i höstkursen är ovanligt många, 17 st, vilket inger hopp för framtiden.

Trots det låga flygtidsuttaget är ekonomin bättre än förväntat med en god likviditet.

Den tekniska tjänsten har fungerat bra under året. Två motorbyten har genomförts. Vår flygplanspark har blivit äldre och de "nya" flygplanen är nu cirka 6 år vilket avspeglar sig i ett ökat underhåll.

Jourverksamheten fungerar bättre än på många år. En jourhavande har alltid funnits på sin plats med några få undantag.

Kursverksamheten har också fungerat bra liksom marknadsföringen. En undersökning pågår om vad det är som får folk att börja flyga. Detta för att försöka göra marknadsföringen ännu bättre.

Klubbverksamheten har innehållit flera arrangemang med rallyt till Baltikum som det mest uppmärksammade.

Tävlingsverksamheten har genomfört alla sina planerade tävlingar. KM samlade 15 deltagare varav 8 debutanter, Gula spåret 4 deltagare och Safari-tävlingen 10. Vidare har samtliga 6 Gripen och 6 Nattugglor utförts. Dessutom har LFK varit representerat i SM, Stjärntävlingen, NM och EM. För första gången på 15 år kan LFK stoltsera med svenska mästare både individuellt - Mats Warstedt- och i lag - Mats Warstedt och Sture Lahrin.

Tidigare år har brandflyget utförts i KSAKs regi. I år var det dock nya regler med länsstyrelsen som upphandlare. Både FFK och KSAK var med och gav olika förslag på hur klubbarna skulle sköta det hela. KSAK ville att klubbarna samordnade sitt anbudsförfarande inom länet men reglerna var krångliga. LFK hade vissa kontakter med Norrköpings flygklubb innan uppgörelsen. Tidigare år har NFK stått för den norra slingan medan LFK ansvarat för den södra. Beskedet från NFK var att de ville offerera själva vilket även LFK gjorde. Länsstyrelsen hade dock inte delat upp anbudsförfrandet för de båda slingorna. LFKs offert innehöll enbart den södra slingan men med en kommentar om

att även den norra slingan kunde ingå vid förfrågan. Länsstyrelsen kom tillbaka och begärde in en komplettering av den norra slingan. Detta gjordes under stor tidspress och någon dag senare gav länsstyrelsen beskedet att LFK fått uppdraget för båda slingorna. NFK blev sura och reagerade kraftigt på att LFK lade beslag på "deras" slinga. Det ordnades ett möte mellan klubbarna för att reda ut det hela och gå igenom samarbetsformerna framöver. Ett par resultat var att NFK ska få delta i våra tävlingar utan avgift, aerobatic-kurser samordnas liksom i vissa fall även kursverksamheten i övrigt. Ett par man från respektive klubb ska utses för att närmare sköta samarbetet. Inget ont som inte har något gott med sig. Hursomhelst sommarens brandflyg blev trots allt ganska magert med enbart 63 timmar. Det fanns dock en garantinivå i kontraktet på 100 timmar men ersättningen för mellanskillnaden var inte särskilt bra.

Flygplangruppen, med Sture Bjelkåker i spetsen, har haft ett möte under året och ett antal diskussioner med andra medlemmar i ärendet. LFKs flygplan har delats upp i två grupper, basflygplanen och de udda flygplanen. Basflygplanen består av fem PA-28:or som används främst för skolning och uthyrning. Två av våra Cadet:er är på väg mot 4000 timmar och medelåldern är cirka sex år vilket i sig kan motivera ett köp av nya om förutsättningarna är de rätta. Piper har återupptagit tillverkningen av lätta flygplan igen. Cadet finns däremot inte på programmet utan har ersatts av Warrior men skillnaden är liten mellan dem. Archer III med några nya finesser erbjuds också men priset ligger på cirka 1,5 miljoner kronor. Det har tidigare varit sug efter ytterligare en Cadet, speciellt under juli månad. Med bakgrund av årets dåliga flygtidsuttag anser emellertid gruppen att det är inte motiverat med utökning eller nyanskaffning av basflygplanen. Man föreslår istället att vi satsar på att IFR-utrusta ytterligare en Cadet och att inredningen fräschas upp i alla flygplanen. Vi bör också skaffa ytterligare en GPS och förse alla PA-28:or med cigarett-uttag för att säkerställa strömförsörjningen till den nya tidens flyghjälpmiddel.

Jan Klefborg hävdar att flygtidsuttaget egentligen bara motiverar åtta flygplan mot de nio vi har idag. De udda flygplanen är fyra till antalet och var och ett av dem har skäl som rättfärdigar dess existens. KEG används av Östgötaflyg, ILB är ett aerobatic-flygplan vilket ligger över budget för tillfället, IFX utnyttjas i tävlingssammanhang och slutligen XIS som är lågprisalternativet. XIS utmärker sig som det sämst utnyttjade flygplanet med ett uttag på 103 timmar vilket är långt under budget och förra årets siffra. Detta trots att den i fjol ofta stod i verkstaden för diverse problem. I år har den dock varit flygbar i betydligt större utsträckning vilket inte har visat sig i statistiken. Paul Pinato tycker att XIS är ett bra flygplan som han själv gärna använder. Han efterfrågar mer positiv reklam för denna maskin. Dessutom ansåg Paul att benämningen "udda" flygplan var nedsättande vilket Sture Bjelkåker höll med om.

En synpunkt från flygplangruppen är att en Bellanca Decathlon skulle uppfylla behovet vad gäller kraftlinjeinspektion och aerobatic. Sålunda skulle ett sådant flygplan ersätta KEG och ILB.

Samma medlemsavgifter som för 1995 föreslogs av styrelsen vilket accepterades av församlingen. Avgifterna för 1996 redovisas på annan plats i detta nummer av Kontakten.

I tidningarna har det stått att läsa att kommunen varit intresserad av att ta över driften av fältet. Detta har dock lagts på is tills vidare.

Mats Warstedt frågade hur det stod till med våra relationer med trafikledningen på Saab-fältet. Tävlanget är numera hänvisat till tider då tornet är stängt vilket är till nackdel för bl.a. nattugglan som körs på lördagkvällar. LFK bör ta upp frågan med trafikledningen för att försöka få en ändring till stånd.

Per Persson frågade vad pengarna i Mats Linds fond användes till. Svaret var att livräddningsövningen finansieras av pengar från fonden.

Paul Pinato upprepade sin fråga från förra året om vilket översynsintervall som gäller för våra flytvästar i upppackat skick. Svante Logeke sa att ett år gäller så länge västarna är oupppackade annars ett halvt år. Sture Bjelkåker efterlyste dock formella regler för detta påstående.

Sedvanlig öl och landgång framdukades av Bengt Bergholm under mötet.

Vid pennan

Svante Logeke

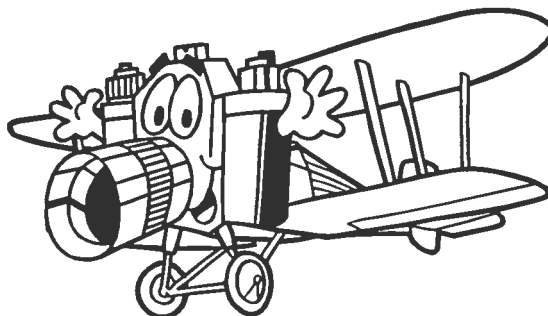
MEDLEMSAVGIFTER 1996

Födelseår	Ordinarie medlem	Stödjande medlem	Gäst-medlem
-1931	525:-	120:-	370:-
1932-1975	700:-	120:-	420:-
1976-1980	425:-	120:-	300:-
1981-	375:-	70:-	50:-

Gästmedlem ska vara ordinarie medlem i annan flygklubb ansluten till KSAK.

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

FOTOGRAFERING FRÅN FLYGPLAN



Det har nu gått drygt ett år sedan nya bestämmelser trädde i kraft för fotografering från flygplan. Nedan sammanfattar jag information som jag erhållit från Försvarmaktens Högkvarter Stockholm.

Information om nya regler för flygfotografering och spridning av sådana bilder

Fr.om. den 1 oktober 1994 gäller nya regler inom området om skydd för landskapsinformation.

De viktigaste reglerna finns att hämta i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation och i förordningen (1993:1745) om skydd för landskapsinformation.

I samband med att dessa trädde i kraft upphävdes lagen (1975:370) om förbud mot spridning och utförelse av vissa kartor, lagen (1975:371) om förbud mot spridning och utförelse av flygbilder och vissa fotografiska bilder samt kartsekretessförordningen (1975:372).

Sammanfattning

Den nya lagstiftningen medger att det är tillåtet att utan tillstånd utföra fotograferingar och liknande registreringar från luftfartyg över hela Sverige förutom inom eller av de angivna restriktionsområdena.

Tillstånd till fotografering av restriktionsområdena skall endast meddelas om det finns särskilda skäl.

För att kunna sprida flygbilder eller liknande registrering krävs generellt sett alltid tillstånd av myndigheten Försvarmakten. Detta oavsett om flygbilderna är tagna utanför restriktionsområden eller inte.

Försvarmakten har emellertid möjlighet att medge undantag från tillstånd för spridning för viss myndighet, organisation, enskild m.m. Vidare har Försvarmakten i föreskriftsform möjlighet att undanta visst geografiskt område från spridningstillstånd.

Definitionen av landskapsinformation är enligt 2 § lagen om skydd för landskapsinformation, lägesbestämd information om förhållanden på och under markytan samt på och under sjö- och havsbotten.

Lagen behandlar endast sådan fotografering eller annan liknande registrering med landskapsinformation som sker från luftfartyg.

Exempel på luftfartyg är flygplan, helikopter, segelflygplan, ballong, ultralätt flygplan och gyroplan.

Satelliter

Bilder eller liknande registreringar av landskapsinformation som framställts endast med hjälp av satelliter får spridas utan särskilt tillstånd. Förutsättningen härför är emellertid att materialet inte har sammanställts med annan landskapsinformation över svenskt territorium.

Tillstånd till flygfotografering

Tillstånd för bl.a. fotografering krävs numera endast inom eller av sådana restriktionsområden, s.k. R-områden, som bestämts av regeringen.

Myndigheten Försvarsmakten är ett av de organ som genom bemyndigande i förordningen om skydd för landskapsinformation, får utföra fotografering eller liknande registrering från luftfartyg av restriktionsområden.

För övriga organ eller enskilda personer krävs tillstånd för bl.a. fotografering inom eller av restriktionsområden. Sådant tillstånd skall endast meddelas om det föreligger särskilda skäl. Vid bedömning om särskilda skäl föreligger skall, enligt förordning om skydd för landskapsinformation, hänsyn tas till om det föreligger starkt eller enskilt intresse av att åtgärden utförs.

Tillstånd till fotografering prövas av Försvarsmakten och ansökan insändes till respektive Militärbefälhavare.

Sökanden kan komma att bli föremål för personbedömning (personkontroll).

Tillstånd till spridning av bilder

Med spridning kan förstås t.ex. publikation i media, reklam, annons, böcker, årsberättelser eller annat massbrev, film eller videoförevisning. Spridning torde inte föreligga om bildmaterialet är avsett för familjealbumet eller en person eller en myndighet.

Huvudregeln är att flygbilder och liknande registreringar från luftfartyg inte får spridas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Undantag från denna regel är dels att tillstånd inte krävs för flygbilder som framställts före år 1900, dels att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan få medge att sådant tillstånd inte skall krävas.

Tillstånd skall beviljas om spridningen inte kan antas medföra skada för Sveriges totalförsvar.

Försvarsmakten är en av de i förordningen om landskapsinformation uppräknade myndigheterna som får sprida flygbilder och liknande registreringar från luftfartyg.

Försvarsmakten prövar frågor om tillstånd till spridning av flygbilder och liknande registreringar av andra objekt.

Försvarsmakten får medge kommuner, myndigheter, företag eller andra enskilda undantag från kravet till spridning. Försvarsmakten får även meddela föreskrifter som medger undantag från kravet på tillstånd för spridning av flygbilder eller liknande registreringar från luftfartyg inom ett visst geografiskt område. Detta får emellertid endast beviljas om det inte kan antas medföra skada för Sveriges totalförsvär.

Ansökan om tillstånd till spridning av bilder eller om undantag från granskningsförfarandet inges till respektive militärbefälhavare, se nedan.

Granskning före spridning

När framkallning och kopiering företagits skall allt bildmaterial som avses att spridas, jämte bildförteckning, insändas till militärbefälhavaren som berörs av bildmaterialet.

Försändelsen skall innehålla:

1. bildförteckning i två exemplar
2. karta över fotoområdet
3. uppgifter om fotograf/företag
4. videotape skall utöver detta även innehålla tidskod

Bildmaterial och ett exemplar av bildförteckningen med påtecknat spridningsbeslut återsändes till fotografen/företaget efter utförd granskning.

Innan granskningsbeslut erhållits får bildmaterialet inte spridas.

Information

Information om gällande regler m.m. kan lämnas av Försvarsmaktens Högkvarter
tel: 08- 788 81 74 eller av respektive militärbefälhavare:

Militärbefälhavaren i Norra Militärområdet, Milo N
Box 9101
961 19 Boden
tel: 0921 - 680 00

Militärbefälhavaren i Mellersta Militärområdet, (MB M)
645 84 Strängnäs
tel: 0152 - 280 00

Militärbefälhavaren i Södra Militärområdet, (MB S)
Box 514
291 25 Kristianstad
tel: 044 - 105 000

Rune Carlsson den ärrade gamle tävlingskampen blev segrare i årets gula spår.
 Deltagandet blev lågt, nästan sämre än deltagandet i EU-valet som genomfördes samma dag.
 Ordinarie tävlingsdag fick inställas p g a allt för hård vind 50 km/h i byarna.
 Reservdagen bjöd däremot på fint soligt höstväder med måttlig vind.

Gula Spåret 1995 Tävlingsresultat

Sammanfattning (Prickar)

Startnr	NAMN	Fpl	Tid	Duk	Foto	Landning	Summa	Placering
1	Svante Logeke	KIT	0	120	140	202	462	4
2	Per Persson	IFX	0	120	120	77	317	3
3	Göte Agenhed	IFX	0	120	140	24	284	2
4	Rune Carlsson	KIT	0	40	110	87	237	1

Startnr	Dukmål							Fotomål							Landning		
	V	X	T	F	L	H	F4	F7	F2	F5	F6	F3	F1	Normal	Nöd	Prick	
1	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	+2	2	-40	200
2	20	20	20	20	20	20	0	20	20	20	20	20	20	+22	22	55	55
3	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	+19	19	-1	5
4	0	0	20	0	0	20	0	20	20	0	30	20	20	+45	45	+42	42

Rune Carlsson

VIND	Gripen 4
DATUM	1997-10-01
VIND	320/12

1) 1000 meter	11) 1000 meter
2) 2000 meter	12) 1000 meter
3) 3000 meter	13) 1000 meter
4) 4000 meter	14) 1000 meter

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDOMN MED KLAFF			BEDOMN UTAN KLAFF			HINDERLANDNING			SUMMA PRICK	PLAC
		REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK		
4	Seve Barth	IFX	C152	-14		140	2		4	8		16	2		8	168	1
2	Svante Logcke	KEN	PA28	-11		110	18	8)	186	21		30	17		68	414	2
1	Göte Agenhed	IFX	C152	3		12	12	8)	174	>50	1)	300	0		0	486	3
6	Lars Östling	IFX	C152	-6		60	-24		125	>30	1)	300	10		40	525	4
5	Ove Gandahl	KEN	PA28	-14		140	>30	1)	300	>50	1)	300	13		52	792	5
3	Ulf Karlsson	IFX	C152	>30	1)	600	17		34	0		0	-6	3)	600	1234	6

Tävlingsledare
Ove Gandahl

TÄVLING GRIPEN 4

DATUM 05.10.97

VIND: VARIABEL 01 KTS

START NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDOMN MED KLAFF			BEDOMN UTAN KLAFF			HINDERLANDNING			SUMMA PRICK	PLAC.	
		REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK			
5	LARS ÖSTLING	IFX	C152	+ 11		44	0		0	+ 30		60	+ 3		12	116	1	
1	SEVE BARTH	IFX	C152	- 5		50	+ 5		10	+ 20		40	- 5		50	150	2	
3	GÖTE AGENHED	IFX	C152	- 2		20	+13	8/150	176	+ 18		36	+ 17		68	300	3	
7	PER PERSSON	IFX	C152	- 8		80		1/300	300			1/300	300	+ 9		36	716	4
2	MATS MODERATO	KMH	PA28	- 24		250	0		0	+ 12		24	0/3/600		600	874	5	
4	TOMAS KARLSSON	KMH	PA28	- 9		90	+24	8/150	200	+ 20	8/150	190	0/3/600		600	1080	6	
6	ULF CARLSSON	IFX	C152			1/600	600		1/300	300		2/300	300	- 2/3/600	600	1800	7	

LINKÖPING 14/10-95

MATS MODERATO

TÄVLINGSLEDARE

GRIPEN 6 +
LINKÖPING MÅNADSAVRETT -95

Datum 25.10.97

Vind 230-120 7-17 KTS

BANA : 29

NR	PILOT	FLYGPLAN		MOTOR LANDNING			BEDOMNING MED KLAFF			BEDOMNING UTAN KLAFF			HINDER LANDNING			TOT PRICK	PLAC
		reg	typ	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick	Meter	FEL	Prick		
7	SEVE BARTH	IFX	C152	0		0	- 10		50	+ 5		10	+ 12		48	108	1
4	GÖTE AGENHED	IFX	C152	- 4		40	+ 3		6	+ 8		16	+ 35		140	202	2
2	LARS ÖSTLING	IFX	C152	+ 6		24	+ 8		16	+ 19	8	186	0		0	226	3
5	THOMAS HÄRD	IFX	C152	+ 7		28	≥ 30		300	+ 41		90	+ 3		12	430	4
1	THOMAS KARLSSON	KMH	PA28	+15		60	≥ 30		300	+ 30	8	210	+ 19		76	646	5
6	ULF CARLSSON	IFX	C152	+11		44	≥ 50		300	≥ 30		300	+ 4		16	660	6
3	SVANTE LOGEKE	KMH	PA28	+20	8	230	+ 7	8	164	- 3	8	165	+ 21	8	250	809	7

LINKÖPING DEN 21 OKTOBER -95

SEVE BARTH

TÄVLINGSLEDARE

NATTUGGLAN 4				Datum 95.11.11		Vind 330° 2-5 KTS						
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
1	SEVE BARTH	IFX	1	+ 18	18		1	+ 1	1		47	1
			2	+ 10	10		2	+ 6	18			
2	PER PERSSON	IFX	1	+ 8	24		1	+ 1	1		48	2
			2	+ 11	11		2	+ 12	12			
3	GÖTE AGENHED	IFX	1	> 50	150		1	+ 15	15		190	3
			2	+ 21	21		2	+ 4	4			
4	JAH KLEFBORG	KBU	1	> 50	150		1	> 50	150		519	4
			2	+ 21	69		2	+ 50	150			

NATTUGGLAN 5				Datum 95.11.11		Vind 350° 3-7 KTS						
LFK				Bana 29		Tävlingsledare GÖTE AGENHED						
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum	pr
1	SEVE BARTH	IFX	1	+ 20	20		1	+ 1	1		40	1
			2	+ 5	15		2	+ 4	4			
2	GÖTE AGENHED	IFX	1	+ 10	30		1	+ 10	10		70	2
			2	+ 22	22		2	+ 8	8			
3	PER PERSSON	IFX	1	> 50	150		1	+ 9	27		194	3
			2	+ 11	11		2	+ 2	6			
4	JAH KLEFBORG	KBU	1	> 50	150		1	+ 1	3		201	4
			2	+ 10	30		2	+ 18	18			

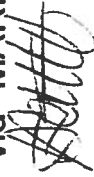
NATTUGGLAN 6				Datum 95.11.25		Vind 170° 5 KTS						
LFK				Bana 29		Tävlingsledare SEVE BARTH						
Start nr	Pilot	FPL SE -	Sim nödlandning				Motorlandning				Totalresultat	
			nr	m	pr	Anm	nr	m	pr	Anm	Sum	pr
1	ULF RINGH	IFX	1	+ 12	12		1	+ 16	16		46	1
			2	+ 15	15		2	+ 3	3			
2	GÖTE AGENHED	IFX	1	+ 12	12		1	+ 19	19		50	2
			2	+ 8	8		2	+ 11	11			
3	SEVE BARTH	IFX	1	+ 46	46		1	+ 3	9		69	3
			2	+ 7	7		2	+ 7	7			
4	PER PERSSON	IFX	1	+ 49	49		1	+ 13	13		88	4
			2	+ 24	24		2	+ 2	2			
5	SVANTE LOGEKE	KIJ	1	+ 41	41		1	+ 3	3		110	5
			2	+ 27	27		2	+ 39	39			
6	LARS ÖSTLING	IFX	1	> 30	150		1	+ 23	69		242	6
			2	+ 6	18		2	+ 5	5			

MÖRKERDAX !

=====

Till alla piloter med mörkerbehörighet. Du vet väl att Du måste göra minst 5 starter och landningar under de senaste 12 månaderna, annars gäller uppflygning med flyglärare. För att Du skall få ta med passagerare skall Du ha gjort 5 starter och landningar under de senaste 90 dagarna (nätterna). Om Du deltar i klubbens trevliga tävlingar "NATTUGGLAN" uppfyller Du verkets krav med marginal och får dessutom en värdefull träning inför kommande "NATTFLYGNINGAR". Vi börjar med MÖRKERTRÄNING" lördagen den 2./10-1995 kl. 17.00. "NATTUGGLAN" 4-6 enligt utsänt tävlingsprogram. Vid otjänlig väderlek flyttas tävlingarna 1 vecka i taget.

Tävlingarna omfattar 2 vanliga bedömningslandningar samt 2 motorlandningar. Poängberäkning= 1 prick/meter på plussidan och 3 prickar/meter på minussidan. Alla mörkerflygare hälsas hjärtligt välkomna till höstens tävlingar. Samling på klubben eller vid "MÄRKET".



Seve Barth

TÄVLINGSKALENDER LFK, VÅREN 1996

FEBRUARI	MARS	APRIL	MAJ	JUNI
1	1	1	1	1
2	2	2	2	2
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4
5	5	5	5	5
6	6	6	6	6
7	7	7	7	7
8	8	8	8	8
9	9	9	9	9
10	10	10	10	10
11	11	11	11	11
12	12	12	12	12
13	13	13	13	13
14	14	14	14	14
15	15	15	15	15
16	16	16	16	16
17	17	17	17	17
18	18	18	18	18
19	19	19	19	19
20	20	20	20	20
21	21	21	21	21
22	22	22	22	22
23	23	23	23	23
24	24	24	24	24
25	25	25	25	25
26	26	26	26	26
27	27	27	27	27
28	28	28	28	28
29	29	29	29	29
30	30	30	30	30
31	31	31	31	31

JANUARI ENGEN VERKSAMHET PLANERAD

Linköping

Horst Komarek

Horst Komarek, LFK
Tävlingskommitten

Ulf Wiberg
95-11-20

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

TÄVLINGSKALENDER LFK, HÖSTEN 1996

JULI	AUGUSTI	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER
1	1	1 Gripen 5 (res.), 10.00-	1	1
2	2	2 Tomas Karlsson	2	2
3	3	3	3 VM, Fort Worth, USA	3
4	4	4	4	4
5	5	5	5	5
6	6	6	6	6
7	7	7 Gula Spåret	7	7
8	8	8 Gula Spåret (reserv)	8	8
9	9	9 Håkan Bengtsson	9	9 Nattugglan 5, 16.00-
10	10	10	10	10 Seve Barth
11	11	11	11	11
12	12	12	12	12
13	13	13	13	13
14	14	14	14	14
15	15	15	15	15
16	16	16	16	16
17	17	17	17	17
18	18	18	18	18
19	19	19	19 Mörkerträning 17.00-	19
20	20	20	20 Seve Barth	20
21	21	21 Gripen 6, 14.00-	21	21
22	22	22 Gripen 6 (res.), 10.00-	22	22
23	23	23 Seve Barth	23	23 Nattugglan 6, 16.00-
24	24	24	24	24 Göte Agenhed
25	25	25	25	25
26	26	26	26 Nattugglan 4, 16.30-	26
27	27	27	27 Seve Barth	27
28	28	28	28	28
29	29	29 VM, Fort Worth, USA	29	29
30	30	30	30	30
31	31	31 Gripen 5, 14.00-	31	31

Linköping

Horst Komarek

Horst Komarek, LFK
Tävlingskommitten

Ulf Wiberg 45-11-23

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