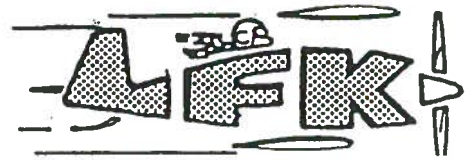


Kontakt med



Medlemstidning för LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktör: Håkan Börjesson Arb 013-184835 070-5184835 Hem 013-80896

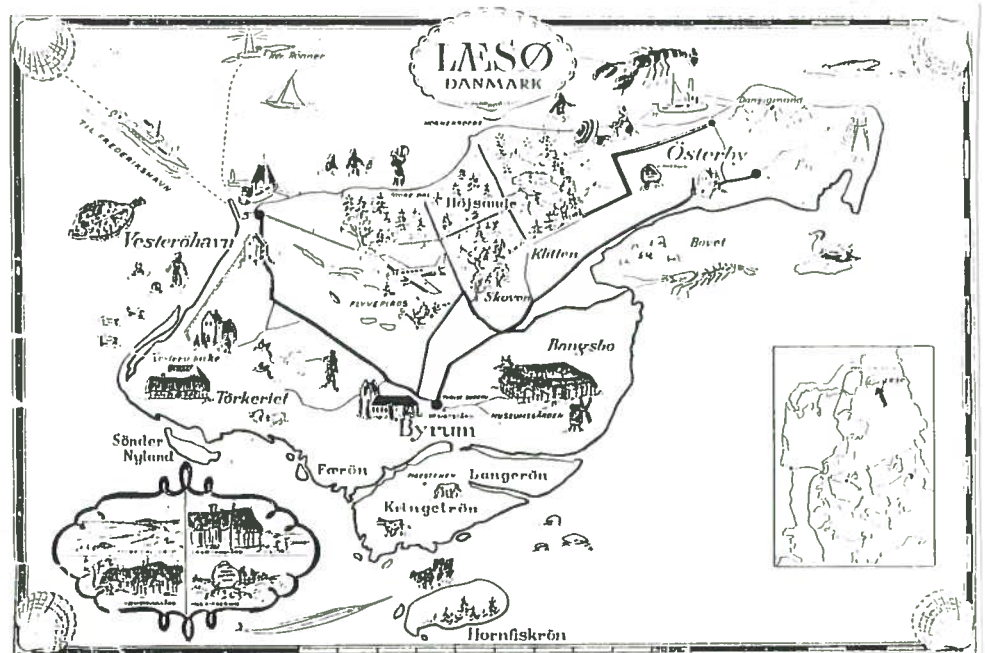
NR 3 1996

I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Klubbflyg till Läsö
- Klubbaktiviteter
- IFR-kurs 1996
- Lyckad PFT kväll
- Resultat Gripen 1-3
- Födelsedagar 1996
- Stationstjänsten informerar

Sommarens och höstens aktiviteter

- Klubbflyg till Läsö 15-16 Juni
- Gripen 5 31 Augusti
- Gula spåret 7 September
- Gripen 6 21 September



| | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|---|--------------|
| 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 | |

KLUBBFLYG TILL LÄSÖ

Den 15-16 Juni

Vi flyger tillsammans till den mysiga danska ön. "3 st PA 28 är bokade".

Där tillbringar vi helgen med sol, bad, fiske eller att bara cykla omkring, ej att glömma den goda maten. För övernattninng finns flera alternativ. Hotell, stugor, camping och vandrarhem. Läs gärna turistinformationen.

Vi avser flyga i grupp ca 2 tim till Läsö. Planering för flygningen gör vi tillsammans en kväll på klubben. Är du solo så dela flygplan med någon annan. Det ordnar sig vid första mötet.

Kom till klubbaftonen den 5 juni. Sture B berättar om klubbflyg.

Var med på en fin flyghelg!

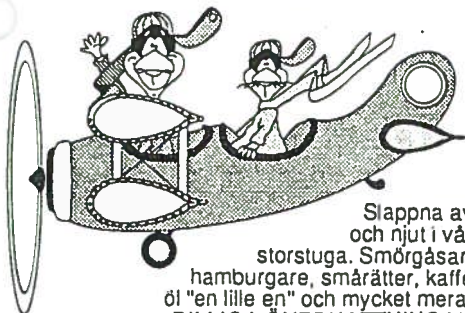
Thorleif Gustavsson

Tel. arb. 013-314310

Tel. bost. 013-159766



BADSKÆR
LÆSØ FLY IN
SAMLINGSSTÄLLET FÖR PILOTER



Slappna av och njut i vår storstuga. Smörgåsar, hamburgare, smårätter, kaffe öl "en lille en" och mycket mera.
BILLIGA ÖVERNATTNINGAR
cykeluthyrning och kiosk på flygplatsen.

VÄLKOMMEN
LISBETH og JØRGEN

| P-nr. | Namn | Tel. arb. | Tel. bost | Antal |
|-------|------|-----------|-----------|-------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Flygchefen har ordet

När detta skrives har reseflygsäsongen just börjat. Många flygplan är bokade för längre resor i sommar, vilket är positivt. Du som vill hyra mer än tre dagar i sträck ska dock enligt bokningsreglerna rådgöra med mig för att vi ska kunna planera den totala verksamheten på bästa sätt. Glöm inte att boka av i god tid om Du måste ställa in, och boka gärna i andra hand! Det kan ofta löna sig.

GPS-erna i Cadet-erna är nu installerade och har visat sig vara av stort värde för en effektiv navigering. Det är lämpligt att före flygning repetera de funktioner man tänker använda för att få bästa nytta av GPS-en. Förutom manual finns lathundar för de grundläggande funktionerna.

Kursgyrot i KIT har åter gått sönder. Det gäller en plastdetalj som dessvärre bara finns i lager i USA, vilket gör att KIT enbart kan flygas VFR ett par veckor. En teknisk undersökning visar att den sannolika orsaken är att någon eller några troligen har varit lite hårdhänta vid inställning av kursgyrot. Var försiktiga och varsamma med alla knappar i flygplanet ! Bl a de nya GPS-erna innebär många knapptryckningar, de ska hålla länge!

Jag måste återigen påminna om att vi inte får flyga på ESSL efter kl 22. Det räcker inte att säga att "man blivit försenad". Endast flygplatschefen kan ge dispens i speciella fall. Senaste landningstid på Kungsängen i Norrköping är normalt kl 23.30.

Även i år är fältbeskaffenheten på Visingsö inte den bästa. Bl a är det ganska spårigt efter alla startförsök på det ofta mjuka och regnvåta fältet. Om Du flyger dit, kontrollera noga med fältvakten eller med annan säker källa, särskilt efter regniga dagar.

Jourtjänsten fungerar bra för närvarande, det det finns dock fortfarande några luckor i journalschemat. När Saab TL har stängt är det numera absolut krav på att LFK jour ska finnas på plats då flygning pågår. Det gäller alltså lördagar, söndagar före kl 15 samt vardagkvällar under semestern. Om jour trots allt saknas när TL är stängt, måste Du skaffa egen jour bland LFK:s jourbehöriga medlemmar.

Vi gratulerar följande tre nyblivna IFR-bevisinnehavare:

Henrik Ejderholm

Göran Jansén

Stefan Holmberg

När detta läses hoppas vi även att de första A-certen för året ska vara klara. Tyvärr har det varit svårt att få väder till lång-navar under den kalla och blåsiga våren.

Trevlig fortsättning på sommaren!

Sture B

LFK delas i åtta mindre klubbar !

Du kommer i höst att bli kallad till ett möte där Du blivit indelt i en grupp om ca trettio-fem LFK medlemmar .Du kommer att få lära känna övriga medlemmar i Din grupp och påverka gruppens intresse inriktning och delge vad Du önskar med ditt medlemskap i LFK.

Meningen är att genom att dela upp ca.350 medlemmar i mindre grupper om ca. trettiofem, öka samhörighets känslan och kontakten med andra flygintresserade medlemmar . Öka klubbverksamheten, tex. minst en fast klubbafton per månad.

Finna en (flera) intresseinriktning (ar). tex. reseflyg, sportflyg , IFR, mm.mm.. Du som medlem skall kunna påverka diskutera LFK 's inriktning , politik (tex.flygplans köp).

Varje grupp representeras av en styrelsemedlem på styrelsemöten .

Det skall vara roligt att flyga och vara medlem i LFK !

Mer info kommer med kallelsen i höst !

Styrelsen

Vi anordnar IFR-kurs hösten 1996

Du som haft A-cert ett tag och hunnit skaffa dig erfarenhet av distansflygning, kan nu utveckla flygkunnandet med IFR-bevis. Det ger dig betydligt större möjligheter att använda ditt certifikat för egna flygresor.

Anm. Kravet på 50 tim distansflygning VFR (som befälhavare) gäller när IFR-beviset utfärdas, du bör dock ha åtminstone 30 tim innan utbildningen påbörjas.

Kursen består av tre delar:

- * **Teori - ca 100 lektionstimmar (drygt 30 kvällar)**
- * **Simulator - ca 20 tim i rörlig LINK-trainer**
- * **Flygning - minst 20 tim i våra välutrustade Piper-plan**

OBS. Det kan löna sig att ta IFR-bevis nu, de nya europeiska normerna som kommer ca 1999, kommer att göra det både dyrare och omständligare att ta IFR-bevis. Detta beror på att man i många andra länder ser IFR mest som en yrkesutbildning.

Kostnaden för teorin är 4.900 kr inklusive litteratur.
Simulatorn kostar ca 530 kr per tim inklusive instruktör
Flygktionerna kostar ca 920 kr per tim, se LFK prislista kategori SS
(ca 2/3 av lektionerna sker i Cadet, ca 1/3 i Archer)

Teorikursen bedrivs i princip på måndag- och onsdagkvällar under okt 1996 till febr 1997. Simulator och flygktioner bokas efterhand.

Närmare upplysningar lämnas av:
Sture Bjelkåker, skolchef, tel 013-183201, 070-5916062
PG Lundborg, simulator och teori, tel 013-181221

Insändes till Linköpings Flygklubb, 58188 LINKÖPING, fax 013-183202:

Ja, jag vill delta i LFK:s IFR-kurs hösten 1996

Namn: Tel

Adress:

Lyckad PFT-kväll!

Måndagen den 20 maj deltog jag som "elev" i en PFT-teorikurs i LFK-regi, förlagd till klubblokalen i Linköping. Kursen var en höjdare! Det är lika bra att betona det från början. Det var förmodligen fler än jag som kom till lokalen helt förvissad om att man troligtvis har full kontroll på det mesta man gör under sina flygpäss, daglig tillsyn inkluderad. Men, tack vare den eminenta läraren denna kväll, Paul Pinato, insåg vi alla snart, att det inte alltid är så. Enbart det lilla praktiska exemplet om hur man ska vara säker på att det inte är bara vatten man fått ut i provpytsen när man dränerar tankarna, gjorde att den tid jag avsatt för kvällens övning var intjänad flera gånger om. (Jag bor 10 mil från Linköping). Hur man skiljer på om det är enbart vatten eller bränsle? Jo, spotta i koppen med vätska och titta om spottdropen sjunker eller flyter. Sjunker den så är det bränsle i pytsen. Flyter den så är det vatten i pytsen. Enkelt. Ja, nu när man vet det. Innan tänkte man inte på det.

Vi övade oss att tolka METAR och TAF, med nya förkortningarna. 1995 års hemska haveristatistik diskuterades och några av orsakerna belystes. Att genomföra bedömningslandningar var ett avsnitt som bl.a. innehöll tipset att åka till små gräsfält och öva, exempelvis Motala och Finspång.

Mycket annat beskrevs också, och allt var nyttigt. Alltså: en kurs som varmt rekommenderas till alla piloter!

Sist men inte minst, stort tack till Paul Pinato för en mycket givande och trevlig kurs.

Med bästa hälsningar från pilot 587

Bo Petersson, tfn arb: 0155-263544, hem: 0155-97559



Tävling: GRIPEN 1
 Datum: 96.04.13
 Vind: 20-60° 5-9 KTS

LANDNINGSPROTOKOLL

161630


- 1) max motor
- 2) max vind
- 3) 14) Lantör ströket
- 4) 15) Lantör ströket
- 5) 16) Rullat ur ströket
- 6) 17) Fel i enhjul
- 7) 18) Motorpödrag i ströket
- 8) 19) Övertygning
- 9) 20) Övertygning
- 10) 21) Noshjul
- 11) 22) Markberöring
- 12) 23) Rivning hinder
- 13) 24) Övriga hinder
- 14) 25) Övriga hinder
- 15) 26) Övriga hinder
- 16) 27) Övriga hinder
- 17) 28) Övriga hinder
- 18) 29) Övriga hinder
- 19) 30) Övriga hinder
- 20) 31) Övriga hinder
- 21) 32) Övriga hinder
- 22) 33) Övriga hinder
- 23) 34) Övriga hinder
- 24) 35) Övriga hinder
- 25) 36) Övriga hinder
- 26) 37) Övriga hinder
- 27) 38) Övriga hinder
- 28) 39) Övriga hinder
- 29) 40) Övriga hinder
- 30) 41) Övriga hinder
- 31) 42) Övriga hinder
- 32) 43) Övriga hinder
- 33) 44) Övriga hinder
- 34) 45) Övriga hinder
- 35) 46) Övriga hinder
- 36) 47) Övriga hinder
- 37) 48) Övriga hinder
- 38) 49) Övriga hinder
- 39) 50) Övriga hinder

| 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 | SVANTE LOGEKE | KII | PA28 | + 1 | | 4 | + 6 | | 12 | + 3 | | 6 | + 2 | | 8 | 30 |
| 2 | SEVE BARTH | IFX | C152 | +18 | | 72 | + 5 | | 10 | +14 | | 28 | - 1 | | 10 | 120 |
| 3 | MATS VARSTEDT | IFX | C152 | +17 | | 68 | - 8 | 12 | 40 | + 9 | | 18 | +10 | | 40 | 316 |
| 4 | GÖTE AGENHED | IFX | C152 | + 8 | | 32 | 50 | | 300 | - 7 | | 35 | + 1 | | 4 | 371 |
| 5 | LARS ÖSTLING | IFX | C152 | +39 | | 160 | +31 | | 70 | -16 | | 80 | +22 | | 100 | 410 |
| 6 | THOMAS KARLSSON | KII | PA28 | +35 | | 140 | - 3 | | 15 | 50 | | 300 | +38 | | 160 | 615 |
| 7 | THOMAS HÄRDH | IFX | C152 | + 6 | | 34 | + 3 | | 6 | + 7 | | 14 | 50 | | 600 | 644 |
| 8 | LENNHART AUGVIK | IFX | C152 | + 5 | | 20 | +10 | | 20 | +30 | | 60 | -12 | 3 | 120 | 700 |
| 9 | HENRIK GLOFSSON | KII | PA28 | 50 | | 600 | 50 | | 300 | +26 | | 60 | +44 | 8 | 330 | 1290 |
| LINKÖPING DEN 13 APRIL -96 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SEVE BARTH | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TRÄVINGSLEDARE | | | | | | | | | | | | | | | | |

Tävling: GRIPEN 2
 Datum: 96.04.27
 Vind: 210-250° 12-20 KT
 BADA 29

LANDNINGSPROTOKOLL



- 1) max motor
- 2) max vind
- 3) 14) Lantör ströket
- 4) 15) Lantör ströket
- 5) 16) Rullat ur ströket
- 6) 17) Fel i enhjul
- 7) 18) Motorpödrag i ströket
- 8) 19) Övertygning
- 9) 20) Övertygning
- 10) 21) Noshjul
- 11) 22) Markberöring
- 12) 23) Rivning hinder
- 13) 24) Övriga hinder
- 14) 25) Övriga hinder
- 15) 26) Övriga hinder
- 16) 27) Övriga hinder
- 17) 28) Övriga hinder
- 18) 29) Övriga hinder
- 19) 30) Övriga hinder
- 20) 31) Övriga hinder
- 21) 32) Övriga hinder
- 22) 33) Övriga hinder
- 23) 34) Övriga hinder
- 24) 35) Övriga hinder
- 25) 36) Övriga hinder
- 26) 37) Övriga hinder
- 27) 38) Övriga hinder
- 28) 39) Övriga hinder
- 29) 40) Övriga hinder
- 30) 41) Övriga hinder
- 31) 42) Övriga hinder
- 32) 43) Övriga hinder
- 33) 44) Övriga hinder
- 34) 45) Övriga hinder
- 35) 46) Övriga hinder
- 36) 47) Övriga hinder
- 37) 48) Övriga hinder
- 38) 49) Övriga hinder
- 39) 50) Övriga hinder

| 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 | |
| 2 | SEVE BARTH | IFX | C152 | - 6 | | 60 | - 3 | | 15 | 0 | | 0 | + 12 | | 38 | 123 |
| 7 | STURE LAHRIN | IFX | C152 | -23 | | 250 | - 5 | | 25 | +31 | | 70 | 0 | | 0 | 345 |
| 3 | SVANTE LOGEKE | KII | PA28 | +31 | 8 | 290 | 50 | | 300 | + 3 | | 6 | - 4 | | 40 | 636 |
| 8 | GÖTE AGENHED | IFX | C152 | +17 | | 68 | 30 | | 300 | 30 | | 300 | + 20 | | 80 | 748 |
| 5 | THOMAS KARLSSON | KII | PA28 | +29 | | 120 | +12 | | 24 | + 3 | | 6 | 50 | | 600 | 750 |
| 1 | THOMAS HÄRDH | IFX | C152 | +17 | | 68 | -22 | | 125 | + 5 | | 10 | 50 | | 600 | 803 |
| 7 | LARS ÖSTLING | IFX | C152 | - 1 | | 10 | -10 | | 50 | 30 | | 300 | + 2 | 3 | 600 | 960 |
| 5 | ANDERS WALLERMAN | ILB | MF15 | 30 | | 600 | 50 | | 300 | +37 | | 80 | 50 | | 600 | 1580 |
| LINKÖPING DEN 27 APRIL -96 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| THOMAS KARLSSON | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TRÄVINGSLEDARE | | | | | | | | | | | | | | | | |

Tävling: GRIPEN 3
 Datum: 96.05.11
 Vind: 20-110° 10-17 KT

LANDNINGSPROTOKOLL



- 1) max motor
- 2) max vind
- 3) 14) Lantör ströket
- 4) 15) Lantör ströket
- 5) 16) Rullat ur ströket
- 6) 17) Fel i enhjul
- 7) 18) Motorpödrag i ströket
- 8) 19) Övertygning
- 9) 20) Övertygning
- 10) 21) Noshjul
- 11) 22) Markberöring
- 12) 23) Rivning hinder
- 13) 24) Övriga hinder
- 14) 25) Övriga hinder
- 15) 26) Övriga hinder
- 16) 27) Övriga hinder
- 17) 28) Övriga hinder
- 18) 29) Övriga hinder
- 19) 30) Övriga hinder
- 20) 31) Övriga hinder
- 21) 32) Övriga hinder
- 22) 33) Övriga hinder
- 23) 34) Övriga hinder
- 24) 35) Övriga hinder
- 25) 36) Övriga hinder
- 26) 37) Övriga hinder
- 27) 38) Övriga hinder
- 28) 39) Övriga hinder
- 29) 40) Övriga hinder
- 30) 41) Övriga hinder
- 31) 42) Övriga hinder
- 32) 43) Övriga hinder
- 33) 44) Övriga hinder
- 34) 45) Övriga hinder
- 35) 46) Övriga hinder
- 36) 47) Övriga hinder
- 37) 48) Övriga hinder
- 38) 49) Övriga hinder
- 39) 50) Övriga hinder

| 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 | C152 | + 12 | | 48 | 0 | | 0 | + 13 | | 26 | + 1 | | 4 | 78 |
| 7 | STURE LAURIN | IFX | C152 | - 9 | | 90 | 0 | | 0 | - 24 | | 125 | + 16 | | 64 | 279 |
| 5 | LARS ÖSTLING | IFX | C152 | + 10 | | 40 | - 6 | 8 | 180 | + 4 | | 8 | - 3 | 8 | 180 | 408 |
| 4 | SVANTE LOGEKE | KII | PA28 | + 13 | | 52 | >- 30 | | 300 | >- 30 | | 300 | + 6 | | 24 | 676 |
| 3 | GÖTE AGENHED | IFX | C152 | - 4 | | 40 | >- 30 | | 300 | >+ 50 | | 300 | + 12 | | 48 | 688 |
| 2 | ANDERS WALLERMAN | KII | PA28 | - 8 | 8 | 230 | - 18 | | 180 | - 27 | | 150 | >+ 50 | | 600 | 1070 |
| 6 | ROYNE MORINGE | KII | PA28 | - 12 | | 120 | >+ 50 | | 300 | >+ 50 | | 300 | >+ 50 | | 600 | 1320 |
| LINKÖPING DEN 11 MAJ -96 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LARS ÖSTLING | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TRÄVINGSLEDARE | | | | | | | | | | | | | | | | |

- L I N K Ö P I N G S F L Y G K L U B B -
F Ö D E L S E D A G A R 1 9 9 6

| Pilnr | Namn | Ålder | Födelsedag | |
|-------|-----------------------|-------|--------------|------|
| 103 | Angner, Jan | 50 | 15 Juni | 1996 |
| 793 | Östling, Lars | 30 | 22 Juni | 1996 |
| 592 | Persson, Roland | 60 | 20 Juli | 1996 |
| 115 | Christiansen, Erik | 20 | 21 Juli | 1996 |
| 586 | Persson, Gunnar Tage | 80 | 03 Augusti | 1996 |
| 535 | Nilsson, Lars-Gunnar | 30 | 05 Augusti | 1996 |
| 305 | Gustavsson, Thomas | 30 | 15 Augusti | 1996 |
| 193 | Carlberg, Håkan | 30 | 22 Augusti | 1996 |
| 598 | Pettersson, Nils-Erik | 30 | 05 September | 1996 |
| 306 | Magnusson, Lennart | 50 | 08 September | 1996 |
| 169 | Bevonius, Jörgen | 30 | 23 September | 1996 |
| 755 | Virdung, Joakim | 30 | 26 September | 1996 |
| 676 | Sundström, Thomas | 40 | 28 September | 1996 |
| 665 | Stavöstrand, Tor | 50 | 10 Oktober | 1996 |
| 702 | Thuresson, Arthur | 60 | 20 Oktober | 1996 |
| 627 | Ryping, Burkhard | 40 | 26 Oktober | 1996 |
| 163 | Blomdahl, Torbjörn | 30 | 03 November | 1996 |
| 625 | Runesson, Per | 30 | 09 November | 1996 |
| 414 | Kalm, Hanna | 30 | 23 November | 1996 |
| 154 | Barth, Seve | 70 | 30 November | 1996 |
| 564 | Olai, Marcus | 20 | 25 December | 1996 |
| 569 | Olsson, Mattias | 20 | 25 December | 1996 |

Visste ni att.....

- Flygning är ett perfekt kall för en man som vill känna sig som en pojke, men inte för de som fortfarande är det.

Stationstjänsten informerar...

Med glädje ser man att jourpärlen är i stort sett fulltecknad. Endast ett 10-tal hål finns under året. Du som ännu ej tecknat din jour - SKYND! Välj helst någon dag i juli eller en lördagar - har vi ingen jour då kan vi ej flyga (tornet stängt och nya flygplatsregler). Trots välfylld jourlista har några tappra själar tvingats rycka in vid ett par luckor - STORT TACK till er!

Med tanke på att jourlistan är i stor sett full, finns det säkert flera medlemmar som ej kan fullgöra sin arbetsplikt enbart med jour. Att betala för dessa poäng är obra. Dubbelt bättre att flyga för pengarna och fräscha upp klubben med andra uppgifter! Ring Ove Gandahl nu och anmäl ditt intresse för "alternativa aktiviteter". Framförallt är det vård av våra lokaler som är aktuella. Som du säkert sett finns behov av bl a målning, reparationsarbete och röjning.

Till sist en liten påminnelse. Befrielse från arbetsplikt skall sökas varje år. Detta för att säkerställa att jag inte missar något. Regler ändras, ny jouransvarig kan utses etc varför jag är tacksam om ansökan skickas varje år.

Trevlig flygsommar!

Gunnar Frisk tfn 013-181456, 013-104054, 070-5803693, internadress Saab: TUCUF
Ove Gandahl dagtid 013-184303, 013-66703, internadress Saab: TUCG