

### I DETTA NR

- Flygchefen har ordet
- Klubbmästerskap & Debutanttävling 1996
- Precisionsflygningsläger på Älleberg
- IFR-kurs 1996
- Reportage från NM och SM i precisionsflygning
- Resultat Gripen 4
- Aktuell information från Läsö och planeringstips till Samsö

Linköpings Flygklubb inbjuder till:



**Lördagen den 31 augusti**  
(reservdag 1 september)

Landningstävlingen Gripen 5 kombineras med landningsmomentet i KM & Debutanttävlingen. Beträffande tidpunkt se anslag på klubben.

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***

Flygsommaren 1996 började bra med nästan 500 tim flygna under juni månad. I juli hade vi däremot först kallt och blåsigtt väder. När vädret äntligen ordnade till sig, fick vi problem med ett antal avstängningar av landningsbanan för fältarbeten. Nu i augusti verkar allt vara OK igen och till och med brandflyget har kommit igång.

Jourtjänsten har nog aldrig fungerat så bra under sommaren som i år, tack för det! Det betyder mycket både för klubbkänslan och ekonomin att LFK håller öppet varje dag och kväll.

I juni hade vi dessvärre ett missöde med Cuben KEG. Händelsen klassades som "skadefall" men kunde lätt ha blivit ett haveri. Cuben var utlyrd till FFK Småland. Vid lågflygning fick man motorbortfall (orsak ej helt klarlagd) och fick nödlända med i huvudsak propellerskador som följd.

Allt fler börjar använda GPS-erna i Cadet-erna. Men du som ännu inte ansett dig ha tid eller lust att utnyttja satellitnavigering, bör ändå lära dig *radiodelen* av GPS-apparaten. Kil har fått ny audiopanel, som skiljer sig lite från den i KMH (AUTO-knapp saknas), och i KEN finns nya switchar i stället för panel. Be gärna oss flyglärare eller någon annan pilot om en kort briefing. Det är viktigt att radiokommunikationen fungerar i alla lägen.

I juni hade vi flygande besök av 10 finska flygplan från en klubb i Hyvinge norr om Helsingfors. LFK bjöd på grillafton och kunde knyta goda kontakter. Varför inte ett klubbbrally till Finland nästa sommar? Vi är mycket välkomna till Hyvinge på "återbesök".

Denna gång kan vi gratulera fyra nyblivna A-certinnehavare:

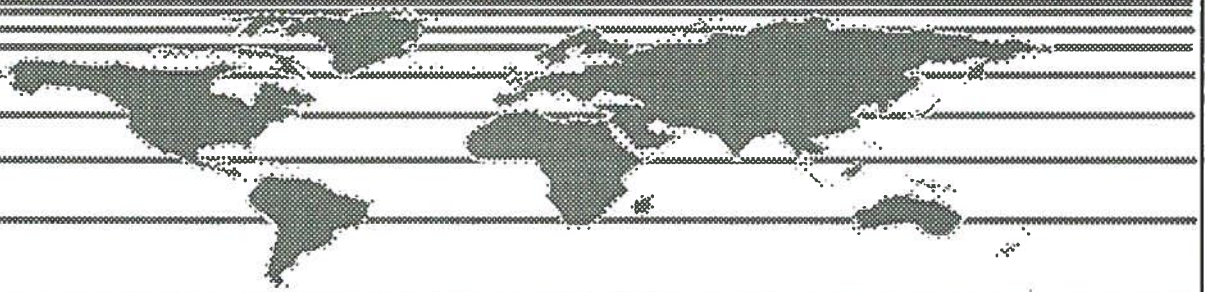
*Gaute Thomassen*  
*Nino Glad*  
*Richard Swanström*  
*Gunnar Lindberg*

Vidare har *Dan Sundin* och *Per Fredriksson* återtagit sina svenska A-cert efter utlandsvistelse och *Lars Olov Backarp* har återtagit sitt IFR-bevis. Grattis.

Sture B

Linköpings Flygklubb inbjuder till:

# Öppet Klubbmästerskap & Debutanttävling 1996



**Lördagen den 31 augusti**  
(reservdag 1 september)

*Eftersom vädret satte stopp för tävlingen i våras, gör vi nu ett nytt försök. Förutsättningarna är de samma. Dock gäller: Ny anmälan krävs av samtliga deltagare, alltså även de som var anmälda i våras. "Först till kvarn..." gäller! Anmäl er på anslagstavlan i klubbhuset, eller direkt till Mats Warstedt på telefon 013-27 42 12 (hem) eller 013-18 20 66 (arb).*

*Funktionärer behöver vi som vanligt också, så om du inte kan eller vill tävla, men ändå vill hjälpa till, är du välkommen att anteckna dig som funktionär på anmälningslistan. Det är en utmärkt möjlighet att lära känna precisionsflyg från insidan. Glöm inte, dessutom, att du får tillgodoräkna dig tiden i din arbetsplikt!*

**Väl mött!**

## Precisionsflygningsläger på Ålleberg, 7-8 september:

Som ni kanske läste i senaste numret av Pilot Briefing, så kommer Motorflygförbundet KSAK att arrangera en kurs för nya precisionsflygare på Ålleberg den 7-8 september. Syftet med kursen är alltså att introducera nya, intresserade piloter för sporten, men även du som har hållit på några år är förstås välkommen.

Som lärare på kursen kommer ni att ha det svenska landslaget i precisionsflygning, vilka delar med sig av sina kunskaper och hemligheter... Teori och praktik kommer att varvas under helgen. Även om du inte har för avsikt att tävla aktivt i framtiden, ges många värdefulla tips som förbättrar dina färdigheter och flygsäkerheten.

Ta chansen att under ett par intensiva dagar lära mera om precisionsflygning och samtidigt umgås med likasinnade under lättsamma former.

Anmäl er direkt till Motorflygförbundet KSAK på telefon 08-764 60 95 eller till Henry Lindholm, tel 08-167167. Har ni svårt att nå dessa, kan jag vidarebefordra er anmälan. Jag har telefon 013-274212 (hem) eller 013-182066 (arb).

Glöm inte att boka flygplan. "Krysset" är redan reserverad för lägret, men fler flygplan kan nog behövas.

För vidare information hänvisas till artikeln i Pilot Briefing eller till kursledaren Henry Lindholm (tel enl ovan).

Väl mött "på berget" i september / Mats W.

## *Vi anordnar IFR-kurs hösten 1996*

Du som haft A-cert ett tag och hunnit skaffa dig erfarenhet av distansflygning, kan nu utveckla flygkunskandet 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 den praktiska utbildningen påbörjas. Teoridelen kan Du dock påbörja tidigare !  
(nästa teorikurs efter denna blir troligen hösten 1998)*

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: .....



# NM i precisionsflygning i Finland 1996

Årets finska upplaga av nordiska mästerskapen i precisionsflygning gick av stapeln helgen efter midsommar. Tävlingen blev mycket intensiv; från fredag morgon till söndag kväll loggades inte mindre än 12.5 flygtimmar!

Det var länge ovisst om var årets NM skulle förläggas. Finland stod alltså på tur och det ryktades om någon avlägsen plats långt upp i vildmarken, nära den ryska gränsen. Rautavaara visade sig vara platsen och flygtiden dit var inte mindre än 5.5 timmar från Saabfältet, för övrigt samma flygtid som vi hade till Dresden härom året!

## Stor uppslutning

Trots den långa resan ställde Sverige upp med fullt lag, förutom undertecknad, Arne och Johan Nylén från Botkyrka samt Claes Magnus Johansson och Sven Bohlin från Stockholm. Dessutom deltog Anders Hellström utom tävlan.

Resan till Rautavaara, som till vardags mest tjänstgör som segelflygfält, gick via Åland, Åbo, Tammerfors, Jyväskylä och Kuopio, med mellanlandning i Åbo. Vårt slutmål låg - som det brukar heta - "in the middle of nowhere", dock med alla bekvämligheter vid fältet. Inkvarteringen skedde emellertid i Nilsä (nägra mil därifrån!).

## Framgångsrik navigering

Trots det nordliga läget, är terrängen i denna del av Finland förvånansvärt flack. Vi var därför oroliga för att det

skulle bli svårnavigerat i granskogen. Väl uppe i luften visade det dock sig att förekomsten av sjöar var mycket god (javisst ja, det fick man ju lära sig i skolan!).

Navigeringen blev framgångsrik för det svenska laget, med Johan 1:a, Arne 2:a och undertecknad 3:a. Johan hade för övrigt smått fantastiska nio (!) tidsprickar, vilket, i kombination med ett bra spaningsresultat, gjorde att han skaffade sig ett rejält försprång inför landningarna.

## Johan i blåsväder

Redan under naven blåste det rejält och inför landningstävlingen ökade vinden ytterligare. Tävlingen blev således mycket chansartad, inte minst under bedömningslandningarna.

Tyvärr misslyckades Johan helt med sina bedömningar, och for som ett sänke genom resultatlistan. Även undertecknad hade stora problem. Finländarna däremot kom väl till sin rätt i sina tunga maskiner (Valmet Vinka), och sopade formligen mattan med oss övriga.

## Äntligen Arnes tur

Arne Nylén kan onekligen kallas för "gammal räv" i precisionsflygnings-sammanhang: Han har deltagit i tävlingar sedan 60-talet och har erövat många mästerskapstitlar, krönt av ett VM-guld 1979. En NM-titel var före tävlingen det enda som fattades i Arnes samling.

Det var därför extra roligt att konstatera, då resultatlistan lästes upp, att Arne dragit det längsta

strået. Det ska tilläggas att Arne från början inte tänkt ställa upp i tävlingen, men följde ändå med för att sonen Johan deltog...

Efter Arne var det tjockt med hemmapiloter. Finländarna, som alltid flyger bra på hemmaplan, knep 2:a, 3:e och 4:e-platsen. Undertecknad kom femma (en halv poäng från fjärdeplatsen), följd av Claes Magnus och Johan.

## Snuvade på lagguldet

Vi förstod att det skulle bli hårt om lagguldet, i vilket de två främsta resultaten från varje land räknas. Det visade sig att endast fyra prickar skiljde ettan och tvåan... tyvärr till finländarnas fördel.

## Pokalregn

Ingen tävling har så mycket pokaler och vandringspris som NM, närmare bestämt sex stycken. Sverige och Finland delade broderligt på dessa. De tre svenska pokalerna gick för övrigt alla till familjen Nylén: Arne fick en för totalsegern, Johan en för navigationssegern och slutligen - kanske bäst av allt - fick de gemensamt pokalen för bästa lag i navigationen. Det blir något att teckna ner i släktkrönikan!

## Pokalregn

NM var i stora delar en mans verk, nämligen Aki Soukas, erfaren både som tävlande och ledare. Arrangemanget, som präglades av förbrödning mellan de nordiska länderna, var väl genomfört och alla var mycket nöjda, trots den stora uppoffringen att ta sig till tävlingen.

---

## Resultat Nordiska Mästerskapen 1996 i Rautavaara, Finland:

### Individuellt (totalt 19 deltagare):

1	Arne Nylén	Sverige	119
2	Hannu Halonen	Finland	132
3	Mauri Halinen	Finland	145
5	Mats Warstedt	Sverige	162
6	Claes M Johansson	Sverige	166
7	Johan Nylén	Sverige	173
9	Sven Bohlin	Sverige	201

### Lag (2 bästa från varje land):

1	Finland	277
2	Sverige	281
3	Danmark	613
4	Norge	623

Text: Mats Warstedt

# Välarrangerat SM på klassisk mark

Det sa "Bom, Bom, Bom" om Bohusbataljon, då den var förlagd på Backamo söder om Uddevalla. Något fridfullare var det emellertid då SM i precisionsflygning avgjordes på samma plats helgen före midsommar.

Med en frisk västan i nosen begav sig undertecknad och Sture Lahrin mot spelplatsen för årets SM. Inte ens med benäget bistånd från Stures hemlängtan - bohuslänning i förskingringen som han är - lyckades vi komma över 55 knop i ground speed.

## Långsam återhämtning

Efter en ständig kräftgång de senaste åren vad gäller antalet deltagare på SM, hade arrangörerna lyckats vända trenden till årets tävling. Av 42 anmälda kom 39 till start (tre Söderhamnare kom aldrig iväg pga strul med kärnan).

De som inte hade anmält sig missade en fantastiskt fin naturupplevelse, som kryddades med vackert väder hela helgen. Arrangörerna hade valt att lägga navbanan så att den innefattade ett helt smörgåsbord av terrängtyper. Kustland över Tjörn, höglänt skogslandskap och västgöta-

slätt var några av rätterna.

## Utslagsgivande navigering

Inte bara den omväxlande naturen bjöd på utmaningarna utöver det vanliga. Svårighetsgraden på foton och dukar var hög, vilket återspeglades i ovanligt höga prickbelastningar över lag.

Undertecknad lyckades dock med liten marginal ta ledningen inför landningarna. Samma situation som förra året alltså, med taskig nattsöm som följd... Även Sture lyckades bra med naven och låg 8:a efter första dagen.

## "Variabel 5-10 knop"

Värsta tänkbara situation inför en landningstävling är då vinden inte riktigt vet vilket håll den tänker blåsa från. Tävlingsledningen tvingas dock ta ett beslut om riktning, vilket ofelbart medför (med Murphys hjälp) att landningsomgången genomförs i medvind.

Denna situation uppstod även här, och många var de som behärskade detta bättre än jag och Sture i "Krysset". Vi tappade tre placeringar vardera och slutade alltså 4:a resp 11:a.

## Segern till Västerås

En som behärskade den besvärliga vinden väl var Tom Carlsson från Västerås och med det avancerade han från 3:e till 1:a plats. Det var tredje SM-tecknet för Tom som senast vann 1989 i Trollhättan i liknande terräng.

Vi LFK-are hade lagsegern att försvara från förra året. Vi fick dock denna gång se oss besegrade av Stockholms FK lag 1, bestående av Anders Hellström och Claes Magnus Johansson. Något att ändra på till nästa år.

## Mest privatflygplan

Backamo flygklubb har sin hemvist på detta vackra, högt belägna fält. Klubben sysslar dock enbart med ultralätt. Övriga flygplan på fältet (ca 10 st) är privatägda och är placerade i hangarer av olika kvalitet.

Vad sägs om en kombinerad hangar och sommarstuga? Något för den verkliga entusiasten! Har man dessutom "CESSNA" på registreringsskylten på bilen, så torde väl inte fritidssysselsättningen vara särskilt svåridentifierad. Allt detta kan beskådas på Backamo!

Text: Mats Warstedt

---

## Resultat Svenska Mästerskapen 1996 i Backamo (Uddevalla):

### Individuellt (totalt 39 deltagare):

1	Tom Carlsson	Västerås	210
2	Anders Hellström	Stockholm	227
3	Erling Lindholm	Stockholm	232
4	Mats Warstedt	Linköping	248
11	Sture Lahrin	Linköping	477

### Lag:

1	Stockholm	546
2	Linköping	726
3	Botkyrka	864

---

## Nya LFK-framgångar i Stjärntävlingen

Linköpings flygklubb lyckades försvara sin titel från förra årets Stjärntävling på Visingsö. Det betyder att vandringspriset, en

stilistisk flygplansmodell i silver, tillfaller Mats Warstedt för gott, eftersom det var tredje gången han vann tävlingen (91, 95 och 96).

För mer info om tävlingen och Visingsö, hänvisas till artikel i senaste numret av Pilot Briefing (2/96).

### Resultat Stjärntävlingen 1996 på Visingsö:

1	Mats Warstedt	Linköping	61
2	Johan Nylén	Botkyrka	111
3	Anders Hellström	Stockholm	141
9	Sture Lahrin	Linköping	391

## LANDNINGSPROTOKOLL



TAVLING GRIPEN 4
DATUM 96.06.08

600 max motor 1) Utanför stråket 2) Övertlygning 3) Rövning hinder 4) Krypning hinder  
 300 max nöd 5) Omlästen motor 6) Omlästen klaff  
 150 7) Fullt ur stråket 8) Noshjul 9) Horisontal 10) Enhjul 11) Fel enhjul  
 150 12) Markberöring 13) Klaff in inom stråket  
 50 14) Motorpådrag i stråket

Vind 160-210° 10-20 KT		FLYGPLAN		MOTORLANDNING			BEDOMN MED KLAFF			BEDOMN UTAN KLAFF			HINDERLANDN			SUMMA	PLAC
START nr	PILOT	REG	TYP	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	METER	FEL	PRICK	PRICK	
5	SEVE BARTH	IFX	C152	- 4		40 + 7			14 - 13			65 - 3			30	149	1
3	GÖTE AGENHED	IFX	C152	+ 12		48 + 6			12 - 2			10 + 23			100	170	2
6	SVANTE LOGEKE	KMH	PA28	- 4		40 + 43			90 + 12			24 + 9			36	190	3
1	STURE LAURIN	IFX	C152	0		0 + 10			20 ≥ 30			300 + 6			24	344	4
2	THOMAS KARLSSON	KMH	PA28	+ 9		36 + 2			4 - 10			50 + 9	3	600	690	5	
4	A. VALLERMAN	KMH	PA28	≥ 50		600 ≥ 30			300 - 23			125 + 24		100	1125	6	
7	P. SUNDKVIST	KMH	PA 28	≥ 30		600 + 47	8	250	0		0	≥ 50		600	1450	7	
LINKÖPING DEN 8 JUNI -96																	
SEVE BARTH																	
TKVLINGSLEDARE																	



## LÄSÖ BULLETTIN 1996

Som många av er redan vet har flygplatsen i augusti 95 fått ny asfaltbeläggning till en kostnad av 1.3 mill. DDK. Det betyder ett allvarligt inhugg i denna lilla kommuns redan hårt ansträngda budget. För att delvis kunna kompensera sig har man beslutat att höja landningsavgiften till 100,00 DDK (ca 120,00 SEK + NOK). Det kommer att införas avmärkta p-platser med fri uppställning i 6 tim. , därefter skall erläggas uppehållsavgift på 25,00 DDK per påbörjat dygn.

Vi beklagar , men anser höjningen befogad och glädjer oss över att kunna spara våra propellrar , däck etc etc. Ett stort tack till Läsö Kommune. Till övervakning är det uppsatt en videokamera.

**KOMMUNIKATION:** Tills vidare bibehåller vi "blindsändning på 130,85. Det kan enbart förväntas s p o n t a n a svar från marken vid mycket trafik. PCL på frekvens 123.17 fungerar utan anmärkning.

**TULL:** Sverige och Finland är nu medlemmar i EU. Detta betyder inte tullfrihet. Vårt tillstånd från juli 89 innebär att vi , **UTAN** avgivelse av tulldeklaration , men under ansvar , får landa direkt på Läsö. Detta tillstånd kan fortfarande återkallas **MED ÖGONBLICKLIG VERKAN**. Har man tullpliktiga varor skall man först landa och deklarerera på bevakad flygplats. Detta landningstillstånd på obevakad flygplats gäller t.v. enbart för Läsö och Anholt. Vid flygning till/från **NORGE** gäller fortfarande att tulldeklaration skall avges.

**BADSKÄR FLY IN CLUB LÄSÖ:** Vi har under 95 fått många nya medlemmar från: Sverige , Norge , Tyskland , Schweiz och Danmark. Dessutom har vi under 95 fått 7 nya piloter (samtliga Läsöbor). Utbildningen har skett på Läsö. Utöver vårt "fly in" i maj (mera följer) , kommer vi att ha flera arrangemang under den kommande säsongen. Alla är välkomna att kontakta oss för egna arrangemang på tel. 00945/98 49 14 93 , mobil 00945/30 61 07 71 Lisbeth eller 00945/20 15 28 83 Johnny.

**NYA ATTRAKTIONER:** I Byrum håller Carl Hörby Olsens (ny pilot) fru Kaja på med att uppbygga ett minizoo med tillsvidare: 3 minishetlandspionyer , 1 åsninna med föl (fött natten till julafton) , 2 lamor , 2 minikänguruer och 2 näsbjörnar.

**FLYGSERVICE:** Vår flygmekaniker Peter Hauritz Jensen kommer att erbjuda assistans vid mindre skador/olyckor.

Med vänliga hälsningar

  
Jörgen (Motor-Johnny) Greisen

# FLYG TILL SAMSÖ - EKSS

Trevligare resmål får man leta efter. Kul som omväxling till Laesö.  
Ungefär dubbelt så långt.

## FÖRBEREDELSE:

- \* Kolla väder o. ev. NOTAM. Lämna även färdplan!  
tel. 031-941145
- \* Ring 00945-30816826 för aktuell check av bankondition.
- \* Kolla vind o. QNH via METAUTO på Tirstrup  
00945-31513781 alt. kolla med briefing på ESGG.
- \* Inga tullformaliteter numera.

## FÄRDPLAN: (Internationellt in senast en timme före Take Off)

Backa 112.70	VOR		
Tirstrup, TU 374	NDB	Koordinater:	56°20' / 10°40'
Samsö			55°55' / 10°35'

Detta innebär att flygrutten går mellan Laesö o. Anholt och medför landkänning i stort sett hela tiden. Självtal jag FL 65 dit o. FL 55 hem.

Tänk på att tidangivning i f-plan är UTC (sommar= minus två timmar)

Denna flygning tar c:a 1:10

Fältet ligger mitt på ön, där den är som smalast.

Mycket fint fält, med hjärtligt mottagande.

Landningsavgift 0 DKK. Parkeringsavgift 15 DKK. Startavgift 20 DKK.

Hur mycket bränsle?

Flytvästar.

Danska kronor/ Svenska pesetas

Head sets

## RADIOFREKVENSER:

Säve	TWR	119.05
Gbg	CTR	124.67 (124.20)
Gbg	Meteo	122.60
Cph	Info	129.47 (127.127.07, 123.72)
Tirstrup	TWR	118.52
Samsö	Radio	123.50

### UNDER VÄG:

- |    |                            |                       |
|----|----------------------------|-----------------------|
| 1. | Start Säve                 | Styr mot Backa 112.70 |
| 2. | Bryt Backa                 | Styr kurs 210°        |
| 3. | Bryt Tango Uniform(TU 374) | Styr kurs 185°        |
| 4. | Landa                      |                       |

Skifta tank varje halvtimme. På med bränslepumpen då!

Då du tar kontakt med Cph information, uppge ex.vis:

"Cph information.

On flightplan VFR from Säve direct Samsö via Tango Uniform.

Request to pass your FIR boundary SV Laesö on FL 65.

Maintaining transpondercode x x x x (den du fått av Gbg Ctr)."

Härefter gäller det att försöka uppfatta vad dansken säger.

Kolla gärna med erfaren pilot om vad man kan förvänta sej så

blir det lättare. I värsta fall, prata med Gbg Ctr .....

När du närmar dej ön tag kontakt med Cph info igen

"Airfield in sight. Request flightplan closed"

Härmed får du en tid som anger färdplanens avslutande.

Notera den. Du får ofta äver aktuellt QNH på närmsta flygplats.

Ta kontakt med Samsö radio:

Uppge position och intention

Korsa fältet, kolla vindstruten.

Gå in i HÖGERVARV till vald bana (RWY !=/ 28

Fältet är numera 700 meter. Knappast några hinder i

inflygningen. Möjligen kan nord el. sydlig vind spela små spratt

vid inflygning till bana 10. På kort final passerar man nämligen

mellan två kullar, but don t worry - just be careful as always!

### PÅ PLATS:

Bra klubbstuga med briefingrum.

Taxi Samsö 00945-86591800

Buss finns från campingen strax västerut

Trevlig gammal hamnby = Balle (!?). Dit går buss.

Jag var där i slutet av maj -95

Hälv ö najjs flajjt!

*Mats Lundqvist*

medlem i CFK/ AKG

## ***Flygchefen har ordet***

Höstens A-teorikurs har nu börjat, dessvärre med ganska få deltagare. Marknadsföringen inför vårkursen 97 blir därför ännu viktigare än vanligt. Kom gärna med förslag hur vi ska kunna locka fler att lära sig flyga, och framför allt gå igenom din egen bekantskapskrets. Värningspremie i form av 2 x 1 tim flygtid utgår när "din" elev flugit EK resp. tagit sitt cert.

Även på IFR-kursen finns det gott om plats, det är inte för sent att anmäla sig nu, kursen startar ungefär när denna Kontakt kommer ut.

Det har konstaterats att vi ibland har *för mycket* olja i flygplanen. Fyll inte på för tidigt, det ska normalt ha gått *under* 6 qt *innan* du fyller på, undvik att fylla på vid 6.2 eller 6.3. Så länge det är mer än 5 qt *efter* flygningen är det OK.

Så till en viktig nyhet i luftrummet. Östgöta Kontroll har tagit en splitter ny radarstation i bruk. Men frågan är om utvecklingen går framåt, den nya stationen kan nämligen inte se primärekon! Dvs flygplan som inte har transpondern på, eller med transpondern ur funktion, kan ÖKC överhuvudtaget inte se, och därmed inte varna för. Som orsak till begränsningen anges kostnadsskäl.

Denna gång kan vi gratulera årets 6:e och 7:e nya A-certinnehavare:

*Bo Tengstrand*  
*Mohsen Tarabzadeh-Tari*

Sture B

## ***IFR-PFT-teori***

I år blir det ingen särskild PFT-kurs för IFR, utan de som ska göra IFR-PFT det närmaste året är välkomna till ordinarie PFT-kurs

***Måndag 25 nov kl 18.30***

Första hälften av kvällen blir gemensam med A-PFT, andra hälften delar vi upp oss på A och IFR.

## ***Mörkerskolning***

Årets mörkerskolning börjar så snart sommar-tiden upphör i slutet av oktober. Du som funderar på mörker-bevis, anmäl dig genast så ökar chansen att bli klar i god tid före sommartiden i mars 97.

# Alla kan vara med i aktiv flygklubb !

Under våren beslutade styrelsen att kraftag ska tas i klubbverksamheten för att öka Ditt inflytande, knyta kontakter och skapa aktivitet kring " FLYG i LFK ".

Det beslutades :

att ett antal intressegrupper ska bildas .

att ansvarig representant från styrelsen skall ingå i varje grupp och redovisa aktiviteter mm på styrelsemötena.

önskemål att en grupp skall hålla "öppet hus" en bestämd dag per månad (t ex 1:a måndagen i månaden). Gruppen träffas för att planera och genomföra aktiviteter inom gruppens intresseområde. Givetvis är det fritt fram för en fika eller andra trevligheter.

att varje grupp är ansvarig för vård och skötsel av ett av våra flygplan.

att alla medlemmar i LFK är välkomna att delta.

**Välj den intressegrupp som du helst vill delta i !**

Föreslå alternativa områden inom flyg som vi kan bilda intressegrupp kring !

Förslag till intressegrupper :  
IFR, tjänsteflyg  
Tävlingsflyg  
Reseflyg, rallyflyg  
Aerobatic  
Flygmaskiner, allt om flyg, anskaffning fpl LFK  
Flygregler och politik, KSAK  
EAA, "hembyggen"  
Klubbverksamhet, kiosk, klubblokaler, bibliotek mm

Var vänlig och **füll i svarsenkäten och sänd eller lämna den till LFK's kansli snarast** så att indelning till respektive grupp och kallelse till första mötet kan utsändas.

De eventuella medlemmar som ej vill delta i klubbverksamheten var god meddela detta nedan .  
Obs! Ingen tvångsanslutning!

De medlemmar som ej lämnar svarsenkäten kommer att fördelas bland grupperna och kontaktas av respektive gruppledare.

Klipp här -----

**Jag vill tillhöra intressegrupp.....**

alternativt.....

Förslag till alternativt intresseområde .....

Jag är ej intresserad av klubbverksamheten.....

Övrigt .....

Namn ..... Pilot nr.....

Frågor kan ställas till styrelseledamöter (se matrikeln).

fax 013-18 32 02