

I DETTA NR

- Mats Warstedt tog VM-silver
- Flygchefen har ordet
- Transponderhantering ÖKC
- Stationstjänsten och expedition informerar
- Kallelse Klubbmötet 1996-11-27
- Precisionsflygningsläger på Älleberg
- Brandflyg 1996
- Resultat Gripen 6

Stora LFK-framgångar i precisions-VM

Mats Warstedt tog VM-silver

Glöm ej klubbmötet 1996-11-27!

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 Lör-, sön-, och helgdagar	Exptid 8.00 - 17.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott	

Stora LFK-framgångar i precisions-VM

Mats Warstedt tog VM-silver

Första veckan i oktober gick VM i precisionsflygning i Fort Worth, Texas. Platsen var närmare bestämt Meacham International Airport, vilken i normala fall har en trafiktäthet motsvarande Arlandas. Genom ett uppoffrande arbete från 130 volontärer ur organisationen Ninety-Nines (förening för enbart kvinnliga piloter), så kunde dock arrangemanget genomföras utan större malörer.

Totalt 84 deltagare från 19 länder hade mött upp till evenemanget, som genomfördes i ömsom högsommarvärme och ömsom höstrusk. Dessa piloter var, med några få undantag, tvungna att hyra flygplan på plats, vilket medförde vissa logistikproblem. Totalt 50 Cessnor samlades ihop kompletterat med två Wilgor som skeppats över från Polen.

Årets VM föregicks av en hel del tumult, främst beroende på att en undermålig karta valts för tävlingen. Skalan var 1:250 000 precis som här hemma, men med en detaljrikedom som var sämre än vår "halvmiljon". Tumultet fortsatte även under tävlingen, men arrangemanget genomfördes slutligen som planerat. Många irrade dock bort sig över den karga Texasnaturen.

Efter diverse turer kring sammanräkningen av resultatlistan, stod det klart att en svensk denna gång lyckats ta sig upp på "pallen". Mats Warstedts silvermedalj var den största svenska framgången i precisionsflygning sedan VM i Florida 1985, då Jan-Olov Friskman belade motsvarande plats. Fram till 1981 dominerades som bekant sporten av Sverige med fyra raka VM-guld 1975-81. Därefter har polackerna tagit åtta (!) raka VM-guld.

Mats har lovat att återkomma med en utförligare reseberättelse i nästa nummer av Kontakten.

Resultat VM 1996 i Fort Worth, USA:

Individuellt (totalt 84 deltagare):

1	Janusz Darocha	Polen	126
2	Mats Warstedt	Sverige	259
3	Thomas Hennig	Tyskland	262

Lag (3 bästa från varje land):

1	Polen
2	Tjeckien
3	Schweiz
7	Sverige

/ Redaktör'n

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.

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. Det innebär också att fpl utan fungerande transponder antagligen måste flyga under eller utanför TMA:t. 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.

Uppdatering av GPS-erna

Priset för att hålla databaserna i våra GPS-er helt aktuella är ganska högt. Ett abonnemang med 4 revideringar per år kostar ca 1500 kr per år per GPS, totalt för våra 4 GPS-er alltså 6000 kr.

Eftersom vi använder våra GPS-er endast som *sekundärt* nav-hjälpmiddel är det svårt att motivera den höga uppdateringskostnaden. Databaserna kommer därför bara att uppdateras när de börjar bli alltför inaktuella i de områden våra flygplan används. Engångsrevidering kostar 700 kr per GPS.

Aktualiteten hos de brytpunkter (way-points) man tänker använda är möjliga att kontrollera i AIP, Jeppesen etc. Nyttillkomna punkter kan läggas in som "egna" brytpunkter, dvs som USER i Garmin GPS och som SUP i KLX 135A.

Vi bifogar en lista på några punkter i omgivningen som redan är inlagda.

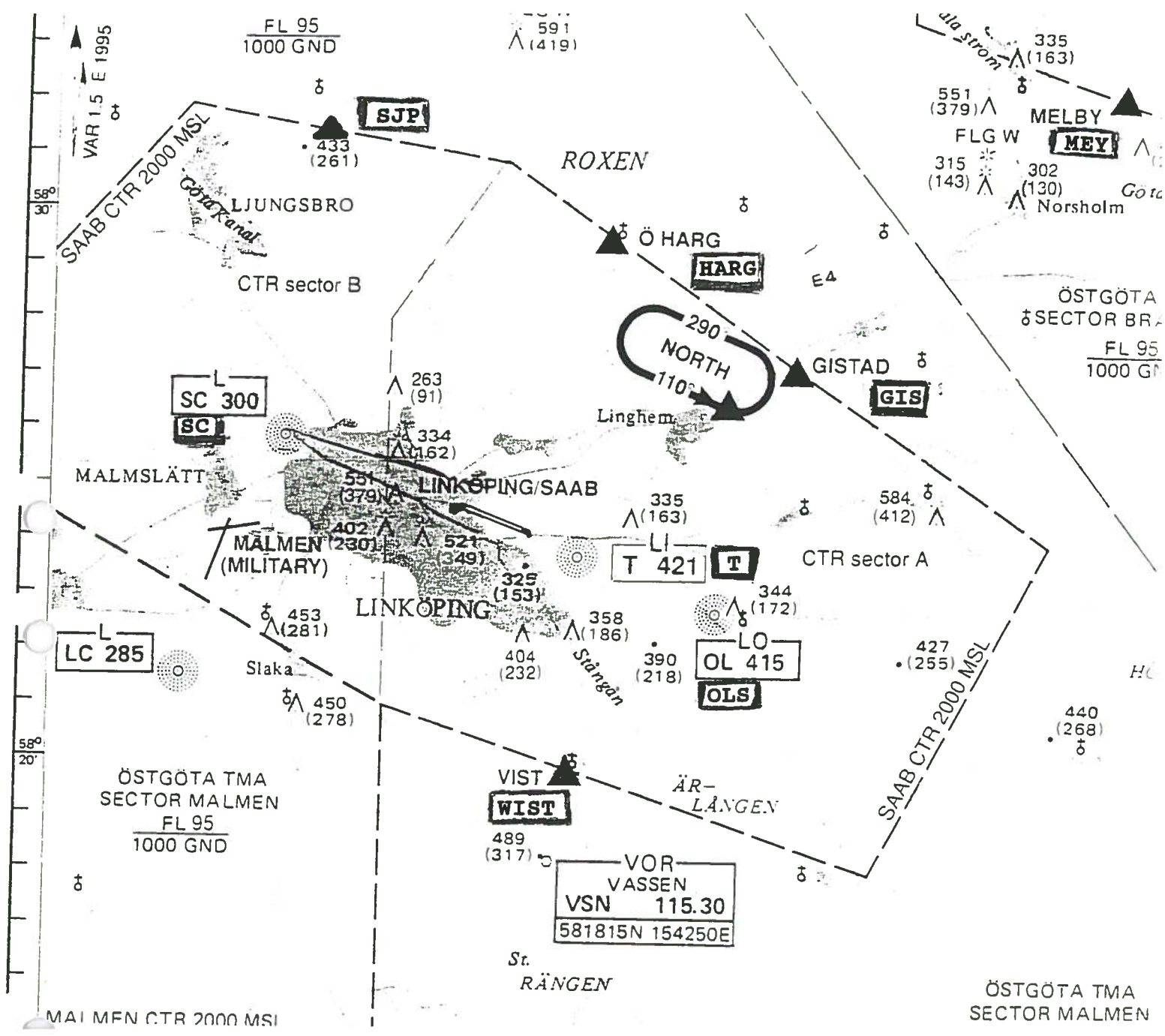
Ernst P / Sture B

Aktuella telefonnummer

I denna kontakt finner Du en uppdaterad telefonlista med våra vanligaste telefonnummer.

Särskilt när det gäller "Flygväder" finns det många nummer att välja på. När det gäller *lokalt väder* på vardagar rekommenderas Malmen MET. Aktuell METAR för Saab-fältet kan fås från Saab-tornet. Undvik att ringa LFK expedition för att höra "om det är flygbart". Astrid och Ragnhild är inte utbildade på att ge väder-briefing av denna typ.

Sture B



VISSA NAVIGERINGS-PUNKTER (USER, SUP) I VÅRA GPS.

FÖLJANDE NAV.PUNKTER AV ALLMÄNT INTRESSE FÖR LFK-PILOTER VID FLYGNING I LINKÖPINGS NÄRHET ÄR "LAGERVARA" I VÅRA GPS.

<u>NAV. PKT.</u>	<u>BETECKNINGAR</u>	
Ö HARG	GARMIN 55	KLX 135A
VIST	HARG	HARG
GISTAD	WIST	WIST, VIST
MELBY	GIS	GIS
LI SAAB T	MEY	MEY, MELBY
LO SAAB OL	T	T
L SAAB SC	OLS	OLS, OL
STJÄRNORP	SC	SC
MOTALA/SKÄRSTAD	SJP	SJP
FINSP. /SONSTORP	SKRD	SKRD, MOT
HORNLANDA	SON	SON, FIN
	HORN	HORN

BETECKNINGARNA VIST, OL, MOT, (MOTALA) och FIN (FINSPÅNG) KAN INTE ANVÄNDAS I GARMIN 55, DÄR DE BETECKNAR HELT ANDRA PUNKTER.

AKTUELLA TELEFONNUMMER fr o m JULI-96

Lokala samtal: SLÅ "0" och invänta kopplingston.

	Kortnummer	Telnummer
SAAB		
Flygplatschef	81 037	18 10 37
	81 036	18 10 36
TWR-färdtillstånd	81 789	013-181 789
Brandkåren	81 500	013-181 500
BRAND-- L A R M	83 000	013-183 000
Vakten	83 001	013-183 001
FLYGVÄDER		
VFR-väder		020-58 10 00
VOLMET		08-593 616 23
Polling fax		08-593 601 79
Arlanda, MET	75 42	08-797 92 65
Landvetter, MET	75 55	031-94 14 00
Malmen, MET	72 24	013-29 94 08
BRIEFING + TAF		
Arlanda, AIS	75 41	08-797 63 40
Landvetter, AIS	75 54	031-94 11 45
INLÄMNING AV FÄRDPLAN		
Arlanda briefing	75 41	08-797 63 40
AVSLUTANDE AV FÄRDPLAN		
Arlanda ACC	71 01	08-797 63 33
ÖVRIGA		
Kungsängen	011-12 77 25	
ÖKC	011-13 54 70	
Malmen, vakten	013-28-38-94	
Malmen, TWR	013-28-35-90	

VIKTIGA TELEFONNUMMER VID NÖDSITUATIONER

Hans Mennborg, ordf LFK 013-15 13 53

Sture Bjelkåker, flygchef 013-15 09 02 eller 070-591 60 62

Thor Romare, fpl.tekniker 013-639 24

TRANSPONDERHANTERING

Fr.o.m. måndag 7/10 tas en ny radarstation i bruk för civil flygtrafikledning i sydöstra Svealand. Den nya stationen, som bl.a. används av ÖKC och tornen i östgöta-området, har endast SSR-funktion. Detta innebär att de enda ekon som syns på radarn är sådana som har transponder tillslagen. Detta innebär bl.a. att ÖKCs möjligheter att ge dig information om annan trafik i okontrollerad luft ändras till det sämre. Om ÖKC inte har någon känd trafik under TMA:t, innebär detta att det kan finnas flygplan där ändå, fast de inte har ropat på radio eller har transponder tillslagen.

Om du själv vill synas kan du alltid ha transponder 7000 tillslagen, även om du inte fått någon kod av ATS. I så fall är det viktigt att du även har höjdrapporteringen tillslagen (om det finns sådan i maskinen förstås).

Naturligtvis kan det också bli svårare att få färdtillstånd i TMA om flygplanet saknar fungerande transponder. I kontrollzonerna i östgöta-området finns däremot inget krav på transponder.

Staffan J.

Stationstjänsten informerar

Sedan en tid tillbaka krävs bränsleförsäkringen vid försäljning av bränsle. I annat fall måste skatt betalas. För LFK's verksamhet finns en stående försäkringsinlämnad. När det gäller gästande flygplan som köper bränsle av LFK måste en försäkring ske vid varje tillfälle. Speciell blankett finns i Jourpärmerna. Om flera flygplan kommer samtidigt från samma flygklubb räcker en försäkring per tillfälle. Blanketten skall efter ifyllnad lämnas till kontoret, t ex i brevlådan.

Expeditionen informerar

Var vänlig och meddela expeditionen om ni får ändrad adress eller telefonnummer. Det räcker inte att ändra i medlems pärmen!

Ragnhild och Astrid

KALLELSE

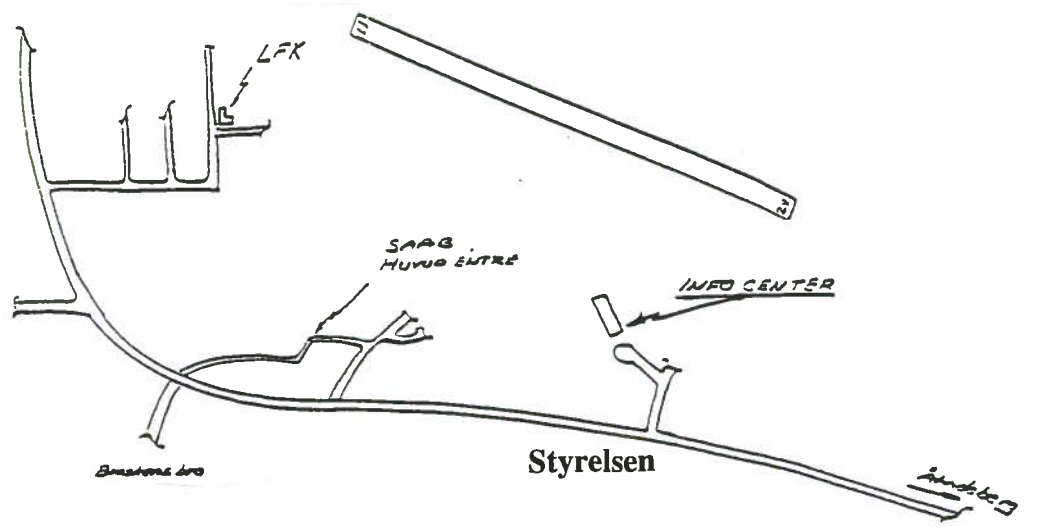
Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 27 november kl 19.00 i **SAAB INFOCENTER** (Civilverkstadens kontorshus, infart från Åtvidabergsvägen, se skiss nedan).

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av 1996 års verksamhet hittills.
4. Verksamhetsplan för 1997:
 - Tekniska tjänsten.
 - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten).
 - Kursverksamheten.
 - Klubbverksamheten.
 - Marknadsföring/Reklam.
 - Tävlingsverksamheten.
 - Flyg- och skolverksamheten.
 - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Flygplansanskaffning.
6. Budget 1997.
7. Medlemsavgifter 1997.
8. Övriga frågor.
9. Mötet avslutas.

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

Lista för tecknande av jourtillfällen under 1997 kommer att läggas ut efter mötet.



Kurs i precisionsflyg på Alleberg

Helgen 6-8 september anordnade KSAK en kurs i precisionsflygning på Alleberg utanför Falköping. Lärare var Sveriges bästa precisionsflygare. Kursen var mycket lyckad och ett bra exempel på hur roligt man kan ha det en helg i flygsverige.

Alldeles lagom efter klubbens KM i precisionsflygning, där man som debutant hunnit prova på tävlingsformen, var det dags för kursen på Alleberg. Från LFK deltog Mats Warstedt (deltog som lärare), Gunnar Franzén, Lars Östling samt Anders Wallerman.

På fredageftermiddagen gav vi oss iväg i två flygplan. Dels vår Cessna, "Krysset", som alltid är med i dessa sammanhang, och i den flög Mats och Gunnar, dels Safarin, som flögs av Lars och Anders. Under kursen flög dock Lars Cessnan.

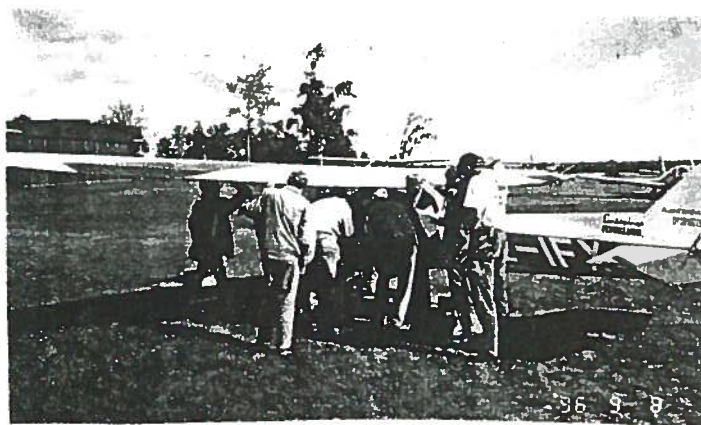
Helgens första spännande moment var framkomsten till Alleberg. För er som inte varit där skall nämnas att Alleberg är en knöl i ett övrigt platt landskap - det ser rätt roligt ut från luften - med en ganska kort gräsbanan (550 m) på toppen. Lite knepigt att landa på alltså, men med försiktighet och koncentration gick det bra.

Kursen började redan strax efter att vi landat med presentation av lärarna: vår egen Mats Warstedt, Erling Lindholm, Claes Johansson, Anders Hellström, Arne & Johan Nylén och Henry Lindholm. Därefter blev det en kvällsräkneövning. Vi räknade en vanlig färdplanering som man brukar inför tävling, dvs beräkning av TH, GS och tid på ben utifrån vind, TT och sträcka. Avsikten med övningen var som uppvärmning men även för att kontrollera deltagarnas navskivor. Vissa skivor ger nämligen inte den noggrannhet som krävs vid beräkning av GS (skall helst kunna beräknas med en decimal) inför de fortsatta övningarna.

Efter övningen vidtog trevlig samvaro och möjlighet att lära känna övriga deltagare, som var c:a 20 st från alla håll och kanter i Sverige.

Deltagare kom från klubbar bla från Barkarby, Göteborg, Stockholm, Sundsvall och Gävle. En utmärkt chans att knyta kontakter och få insikt i hur det fungerar i andra klubbar!

Lördagen inleddes med övningar i färdplansberäkning och kartpreparering. Vi fick bl.a. lära oss hur man skall rita en bana på kartan för att kartan skall bli så lätt att använda som möjligt i luften. Man bör tänka på att rita stora siffror i banans riktning, använda olika färger, använda fartmall mm. Vi fick se vilka typer av klockor man kan använda, och mycket mera.



Placering av klockor demonstreras i "krysset", och intresset är stort. (Foto: Lars Östling)

Efter lunch vidtog praktiska övningar, varje deltagare flög en navigationsbana med dukmål tillsammans med en lärare som delade med sig av tips och erfarenheter under flygningen. Vi fick bl.a. lära oss att det är viktigt att prioritera flygningen; navigeringen först, därefter tidhållningen, därefter spaning efter dukar och fotomål. Vi fick veta hur man håller tiden genom att utnyttja gaspådrag, klaff, stigningar och dykningar och mycket mera.

På kvällen berättade Erling Lindholm, Sveriges bästa pricklandare, allt om hur han gör för att landa prick så bra som han gör. Vi fick lära oss att man bör vid varje tillfälle ha samma inställning på stolen, samma vikt på planet och rena vingar. Man skall hålla sig ovanför glidbanan för bästa glidtal och mycket annat.

Även på lördagkvällen var det trevlig samvaro, bl.a. i bastun. Alleberg har en fin anläggning med duschar, bastu och sovrum för uthyrning. Dessutom passade vi på att titta in i Allebergs segelflygmuseum, där flera spännande segelflygplanstyper finns utställda och dessutom Allebergs Tiger Moth.

Söndagen inleddes med en övning i hur man behandlar och kommer ihåg fotomål. Det krävs knep som t.ex. att man gör enkla skisser av bilderna innan man startar. Därefter inriktades övningarna på pricklandning. Varje deltagare fick göra 6 landningar med lärare, vilket var mycket nyttigt och lärorikt på det korta och ganska ojämna fältet, som dessutom har ganska besvärliga vindförhållanden på grund av att det ligger uppe på berget.

Efter pricklandningsövningarna vidtog hemfärden.

Ett stort tack riktas till lärarna för en mycket givande helg. Kursen gav mycket nyttig flygträning och mersmak för precisionsflygsporten. Hoppas att KSAK arrangerar fler kurser, och alla rekommenderas varmt att i så fall ta chansen och hoppa på!

/ Anders Wallerman, 730

TILL KONTAKTEN!

Tack till alla piloter och spanare från LFK som ställt upp under årets brandflygsäsong som även 1996 kom igång först i augusti. Vi hann trots den sena starten flyga nästan 70 timmar. Norra slingan som NAFK svarare för något mindre c:a 44 timmar. Inga stora skogsbränder har det förekommit under 1996 vi var dock först att rapportera 1 brand i Åtvidabergstrakten. Deltagarna har i alla fall fått flygträning, håll den uppe genom att flyga mycket och t.ex. delta i våra tävlingar.

Många hälsningar

Seve Barth




Tävling : GRIPEN G+ LM
 Datum : 96.09.21
 Vind : ...VAR..Z..KTS..

LANDNINGSPROTOKOLL

600 max motor 11) Kant för stråket 2) Överflygning 3) Ravnings hinder 4) Krypning hinder
 700 max höjd 11) Kant för stråket 2) Överflygning 5) Ojulläten motor 6) Ojulläten klaff
 150 7) Rullat ur stråket 8) Noshjul 9) Horisontal 10) Enhjul
 150 11) Fel enhjul 12) Markberöring 13) Klaff in inom stråket
 50 14) Motorpådrag i stråket



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		
5	Göte Aghed	IFX	C152	+ 3		12	+ 13		26	+ 12	8	174	- 2		20	232	1
4	Seve Barth	IFX	C152	+ 50		200	+ 7		14	+ 2		4	+ 6		24	242	2
2	Lars Östling	IFX	C152	- 11		110	≥ 30		300	≤ 4		20	0		0	430	3
8	Ove Gandahl	KMH	FA28	+ 11		44	≥ 30		300	+ 17		34	+ 38		160	538	4
7	Anders Wallerman	KMH	FA28	- 27		300	≥ 50		300	+ 4		8	+ 8		32	640	5
1	Thomas Karlsson	KMH	FA28	+ 23		100	+ 40	8	230	≥ 30		300	+ 15		60	690	6
6	Gaute Thomassen	KMH	FA28	+ 2		8	- 3		15	≥ 30		300	≥ 50		600	923	7
3	Håkan Börjesson	KMH	FA28	+ 21		100	≥ 30		300	≥ 30		300	≥ 50		600	1300	8
Linköping den 21 September 1996.																	
 Seve Barth																	