

KONTAKTEN

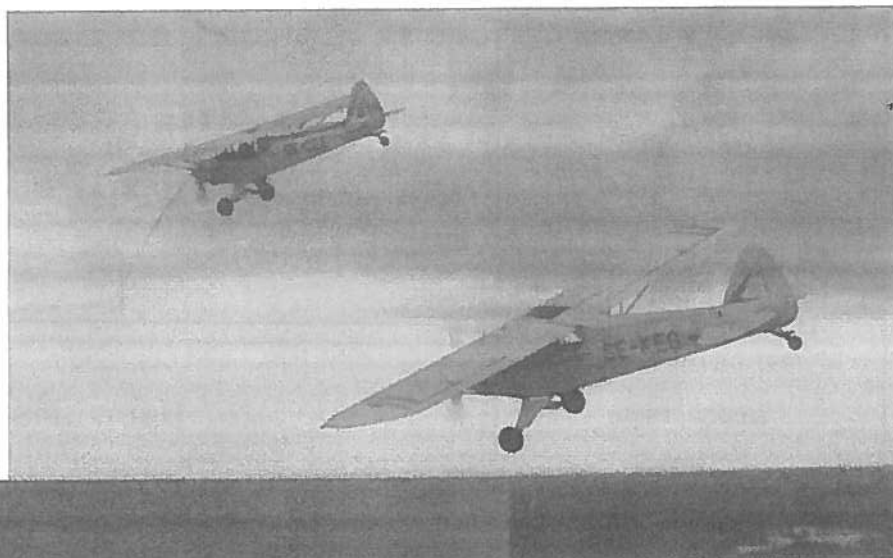
MEMLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



Nummer 1 1999

En vindstill, klar vinterdag och
en Cub för sig själv. Vad mer
kan man begära...



(SE-CEE ägs av Linköpings
Segelflygklubb på Malmen.)

(Foto: Sofia Tengsjö)

Innehåll:

Ordförandens spalt Håkan om flygplansanskaffning m.m.	Flygchefen har ordet Sture om kontrollflygning m.m.	Klubbafton Referat från klubbafton med meteo- rolog Helen Johansson
Intresseundersökning Undersökning av intresset för inköp av en Saratoga	Årsmöte Kallelse till årsmöte!	Arbetsplikten Dags att besluta sig om arbetsplikten
Don't fall in the stall trap Carl Olsson berättar om spin!	FlygLEDAREN Per om trafikledningens historia m.m.	Flygsäkerhetsspalten Paul diskuterar flygsäkerheten
	Tävlingsresultat Reslutaten från Nattugglan 5 och 6 samt sammanställning över 1998 års resultat	...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 2): 3/4

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 1

Dags för årets första Kontakten. En nyhet med detta nummer är att jag har gett underlaget till tryckeriet som datafiler i stället för pappersoriginal. Förhoppningsvis skall detta ge bättre kvalitet i trycket, särskilt skall bilderna bli bättre. I skrivandets stund vet jag själv inte hur resultatet blir, men jag hoppas att det gör skillnad.

Denna Kontakten innehåller en särskilt spännande artikel. Carl Olsson i Norrköpings Flygklubb har skrivit en mycket tänkvärd artikel om faran med spin. Den har tidigare varit införd i Norrköpings Flygklubbs medlemstidning, och Carl har varit vänlig och låtit mig publicera den i vår tidning också!

Paul Pinato skriver "Flygsäkerhetsspalten" i detta nummer, och den skall bli ett stående inlägg i fortsättningen är det meningen.

Dessutom finns kallelsen till årsmötet med, missa inte det!

Trevlig läsning

Anders W, redaktör

Hemsidesnytt

VÄLKOMMEN TILL



PÅ NÄTET

Ett par nyheter har införts på klubbens hemsidor!

E-postlista

E-postlista Nytt!

Det är lätt att glömma bort aktiviteter i klubben, och varje gång man gör det är det lika förargligt. Därför har nu på försök en e-postlista införts för klubbens medlemmar, så att vi kan hjälpas åt att sprida aktuell information och påminna varandra.

En e-postlista är ett register med e-postadresser, och detta register används för att automatiskt distribuera e-post. Registrera dig med hjälp av formuläret på flygklubbens hemsida. (Skulle formuläret inte fungera går det bra att skicka ett brev till anders.wallerman@telia.com i stället.)

Man skickar ett brev till alla i listan genom att skicka till adressen infolist@lfk.se, varvid brevet automatiskt distribueras. Låt gärna första raden i brevet vara "Till LFKs e-postlista" eller liknande så att alla ser var det kommer ifrån.

Jag kommer att skicka påminnelser om aktiviteter i klubben efter bästa förmåga, men meningen är att vi alla skall hjälpas åt!

Länksida

Länkar m.m. Nytt!

En sida med länkar och telefonnummer till diverse tjänster har införts. Meningen är att sidan skall fungera som utgångspunkt för en pilot i klubben vid planering och liknande. Använd den gärna som startsida i din bladdrare! Skicka gärna förslag på lämpliga länkar till anders.wallerman@telia.com så lägger jag till dem på sidan!

Anders W.

Ordförandens spalt



Decathlon är bestäld!

Det är en stor glädje att meddela att beställningen av en Bellanca Super Decathlon lades i mitten av december. Vi återkommer med mer information om flygplanet och företaget American Champion Aircraft Corporation, som tillverkar ett antal varianter av Bellancan. Flygplanet kommer att levereras i maj och bli färdig för flygning av oss medlemmar under juni. Företaget har enligt uppgift en stor efterfrågan för tillfället och tillverkar endast på order vilket förklarar den relativt långa leveranstiden. Flygplansfrågan har varit en följetong under hösten. I Kontakten nummer 6/1998 informerades att MFI 15 blir kvar i klubben och försäljning av Super Cub:en skulle genomföras p.g.a. att den i viss mån kan konkurrera med Decathlon. Tyvärr så fanns det ingen möjlighet att inte fullfölja affären med MFI 15 som var tänkt från början. MFI 15 hämtades av kunden i slutet av januari. Berörda piloter meddelades dessförinnan.

Vi har i under åren efterlyst synpunkter från medlemmarna hur vi skall få en aktivare klubb med medlemmar som för en aktiv dialog med styrelsen och agerar genom t. ex. insändare i Kontakten och ställer upp på medlems- och årsmöten o.s.v. Styrelsen är till för att tillvarata medlemmarnas intressen och är därför beroende respons om vad som är bra och framförallt vad som bör förbättras för att kunna göra ett bra arbete.

Medlemsenkäten som nyligen genomfördes gav mycket intressant och bra feedback. Även processen under hösten i samband med flygplansbytet har resulterat i att mycket viktig information har kommit fram till styrelsen. Det är uppenbart att det måste ske något radikalt som t.ex. ett flygplansbyte för att få igång den nödvändiga dialogen. Därför är det mycket glädjande att nedan få kommentera ett brev från en

medlem till styrelsen som kom under december. Jag har valt att kommentera brevet anonymt i denna spalt för att exemplifiera och visa att det dels finns medlemmar som engagerar sig stort i intresse och att styrelsen sätter värde på informationen som ger nödvändig respons och förutsättningar för att kunna agera i olika frågor. Det är således ingen risk att ni hamnar i ordförandes spalt bara för att ni har synpunkter på verksamheten i klubben. Kommentarer sker i form av egenhändigt sammanfattade (utrymmesskäl) frågor och svar.

"Jag har haft en hel del funderingar om en del händelser i LFK under den senaste tiden. Jag har också talat med flera medlemmar och de är liksom jag förbryllade över den allmänna respons och attityd som förekommer inom klubben. Jag har själv agerat i olika frågor och känt ett tomrum som bildats runt om en själv. Det är flygplansfrågan som har ställt många saker på sin spets. Jag och många med mig tycker att "MFI 15 affären" var en vändpunkt i klubbens historia. Man kan fråga sig hur en minoritet i klubben kunde stoppa det som beslutades under det första medlemsmötet i september."

Detta bara understryker betydelsen av att samtliga medlemmar som vill påverka klubbens framtid hör av sig och är aktiva i aktuella ärenden. Styrelsen försöker tillgodose så många intressen som möjligt. Vändningen i "MFI 15 affären" är delvis beroende av att flygplanet till viss del kan konkurrera med Cub:en t. ex. när det gäller bogsera reklamläp. Framtiden får utvisa detta. En annan anledning var ju det faktum att det framkom en opinion mot förslaget som uppfattades sent under hösten och dessa medlemmar fick en ärlig chans att ta fram nya idéer till hur man skulle kunna bevara flygplanet i klubben. Dock var som tidigare nämnts processen redan igångsatt när detta intresse kom fram.

"Att köpa en Decathlon tycker jag är bra. Det kommer att utveckla intresset för avancerad flygning och därmed också ge en förbättring av flygförmåga och flygtrim hos de förare som väljer detta. Att den kommer att "skapa" ett intresse så stort så att den är motiverad tror jag inte med tanke på den attityd till flyg och klubbverksamhet som finns i LFK. Antalet flygtimmar per år kommer att vara ganska lågt och timpriset högt (relativt inom LFK) och därmed i behov av sponsring från övrig verksamhet?"

Decathlon är ett mångsidigt flygplan som kan användas som nämnts för avancerad flygning, bogsera t. ex. reklamläp, skogsinventering, foto-uppdrag, och beroende på slutligt val av utrustning även IFR. Flygplanet har högre specificerad marshfart än Piper Archer vilket ger ett utmärkt komplement att resa långt med för två personer. Det är naturligtvis viktigt att priset inte blir ett hinder mot att flygplanet utnyttjas optimalt. Just nu håller vi på att se över flygplanspriserna totalt inom klubben och en idé som har kommit upp är att tvåsitsiga flygplan skall ha proportionellt sätt lägre pris. Dessutom har det diskuterats att inflygning på Decathlon skall erbjudas till reducerat pris under en inkörningsperiod. Hur de slutliga priserna kommer att bli är i skrivande stund oklart men vi kommer fortsätta att ha relativt låga priser även i framtiden.

"Att på sikt skaffa en sexsitsig maskin är också ett led i den utveckling LFK undergår, men den bör få tid att mogna. Detta kräver att den måste marknadsföras inom klubben. Mina personliga argument för t.ex. en Saratoga är att den bör ses som en fyrsitsig resemaskin som då lastar bra och kommer att ligga väl inom prestanda enveloppen. Att se Archrarna starta med överlast har stundtals varit härresande. I skrivande stund minns jag inte vilka motoralternativ som erbjuds men den skall ha den kraftigaste av dem alla. Detta kommer att vara en turboladdad motor och då måste stor vikt läggas på detta vid den utbildning man ger vid inflygning. Turbon får inte ses som en negativ resurs. Den enda negativa med Saratogan är att den inte har avisning. Den bör finansieras med att båda Archrarna säljs. Det är bara att se hur många timmar de utnyttjades 1998."

Denna fråga kommer att behandlas i god ordning efter det att både MFI 15 och MFI 9 har sålts. Dessutom så skall hangarbygget färdigställas. Innan dess så måste styrelsen få ett så bra beslutsunderlag som möjligt så tyck till senast 15 mars 1999. (Se intresseundersökningen i detta nummer av Kontakten). Det är av största vikt att vi får en uppfattning om hur mycket flygplanet kan komma att användas. När det gäller flygning med Archrarna "med överlast" så är detta i högsta grad en flygsäkerhetsfråga och ansvaret för att flygplanet lastas inom tillåten envelopp är som bekant befälhavarens. Hur flygplanet skall finansieras och eventuell försäljning av Archrarna är helt beroende av intresset för en Saratoga.

Kunder finns till åtminstone en Archer och det finns en Saratoga till salu som eventuellt skulle passa LFK, men som nämnts det måste finnas ett brett underlag innan klubben kan vara redo för denna investering.

- "Flygplangruppen bör undersöka ALLA alternativ till flygplan och presentera dessa löpande i Kontakten. Flygplanen skall presenteras med prestanda och en trolig timkostnad i LFK. Detta kräver att gruppen ändrar sitt arbets- och tankesätt och bli mer synlig samt lyssnar på responsen från intresserade medlemmar. Det är framförallt det nya på marknaden som måste fram. Det finns inte nog med mossa för att täcka en PA 28".

Det är viktigt att flygplangruppen fortsätter sitt arbete och bevaka marknaden. Nu som först börjar det dyka upp lite nyheter samtidigt som Cessna och Piper kommer att vidareutveckla sina modeller. Vem som helst som är intresserad får vara med i flygplangruppen. Det är som bekant ingen av medlemmarna vald grupp. När det gäller PA 28 så är det som påpekas en väl beprövad produkt som utnyttjas optimalt i klubben och gör stor nytta som skolflygplan. Idag finns det tyvärr inget på marknaden som kan ersätta våra Cadet:er, men det är viktigt att gruppen följer utvecklingen.

- "Att sälja flygplan i en klubb innebär att den som har favoriter t.ex. Cub:en kommer att protestera, vilket även gäller MFI 15. Dessa personer kommer inte acceptera det nya flygplanen som ett alternativ därför att de inte kan ersätta känslor. När jag flyger Cub så är det mera en sporrkärra. Den representerar historia, charm och livsstil (flygstil). Den har inget gemensamt med en Decathlon i mina ögon. Detta gäller även MFI 15, MFI 9 och Cessnan med tanke på vad de representerar i sina supporters ögon. Det sorgliga i detta dilemma är att styrelsen med sina beslut trampar på entusiaster och så kommer det alltid vara. Frågan är hur detta sker och varför. Om säljobjekten representerar t.ex. 500 flygtimmar så betyder det inte att dessa överförs på de nya flygplanen. Man kommer tappa timmar. Är detta med i kalkylerna?"

Styrelsens ledstjärna och uppgift när det gäller flygplansflottan och övriga frågor är att ta tillvara medlemmarnas intressen att få bedriva flygning på gynnsammaste villkor. Detta innebär att de flygplan som finns i klubben måste utnyttjas på ett effektivt sätt p.g.a. årliga fasta kostnader (landningskort, försäkring etc.). Detta har vi ältat ett antal gånger men det är svårt att bortse från

denna realitet. Det innebär och kommer alltid innebära att flygplan som utnyttjas dåligt riskerar att bytas ut. Det är naturligtvis inte möjligt att ta tillvara och tillfredsställa samtliga medlemmars önskemål vid varje tillfälle, men som helhet för klubben så är det en nödvändighet. Det är därför viktigt att det kontinuerligt kommer idéer om hur flygplanen kan utnyttjas bättre alternativt andra former att finansiera flygplanen.

- "På klubbmötet förvarnades det att antalet flygtimmar skulle stanna vid ca 3000 eller strax därunder. Många tycker det är en katastrof, skyller på allt och alla. Själv är jag av den uppfattningen att klubben nått den verkliga storleken. Detta är den kostym som man skall anpassa sig efter. Det är den spontana verksamheten som skall vara tongivande i en klubbverksamhet, allt därutöver skall betraktats som manna från himlen och utnyttjas för investering i framtiden. Det är nu bevisat att klubbens storlek har varit konstlad. Detta innebär att de fasta kostnaderna skall ha en täckning i budgeten. Den klappjakt och tjat på mera timmar kan faktiskt uppfattas negativa och demoraliserade signaler. Det är glädjen i mitt och andras flygande och inte en överambitiös budget som skall gälla. Det är svårt att i en klubb sja om framtiden då den ligger i händerna på så många enskildas fritidsintressen. Det jag sett i LFK har varit en kamp med det förgångna som referens och då gärna pikresultat som måttstock. Att krypa tillbaka är svårt och många gånger smärtsamt. På mötet höjdes alla avgifter men ingen besparing redovisas som motvikt. Tydligt skall allt fortsätta som vanlig eller? I detta ligger även problematiken med klubbbandan."

Tyvärr är det väl så att flygtimmar har en ständigt återkommande fokus inom flygverksamheten som är mycket kapitalintensiv. Det är riktigt att klubben nått en nivå som man kanske är rimlig. Detta innebär inte att vi skall slå oss till ro med detta. Genom systematiskt arbete kan och skall vi hitta på idéer för att öka intresset för flygandet och mångfalden för våra medlemmar, som ju är grunden för vår verksamhet. När det gäller besparingar så innebär minskning av antalet flygplan en besparing i sig. Ett annat exempel är vi i dagarna nått en överenskommelse med Thor som fått möjlighet - på grund av minskat flygande - att samtidigt med sina gamla arbetsuppgifter tar hand om tekniska chefs-tjänsten. Vi får inte slå oss till ro med detta utan arbetar kontinuerligt på att hitta nya idéer till besparingar. Det är viktigt att medlemmarna hör av sig till styrelsen även i detta ärende.

- "Just det KLUBBANDAN!!! Under alla år jag varit med så har denna anda diskuterats otaliga gånger. Otaliga förslag har ältats och misslyckats. Otaliga entusiaster har försökt och blivit mer eller mindre ledsna. Bra!! Då återstår nog den enda utvägen, låt bli. Vi som tycker detta är en rolig och givande fritidssysselsättning låt oss hålla på och ha trevligt tillsammans. Sluta tjata. Skriv i Kontakten om vad vi hittar på (glorifiera lite), berätta med en positiv inställning även när det inte blev så bra. Med andra ord propaganda inom gruppen. De som hör och vill kommer med tiden att ansluta sig. Det finns fler sätt att premiera den som ställer upp, det får inte framstå som ett krav. Vill du inte gå jour så är det bara att betala, inget tjat och inget dåligt, samvete. Att gå jour skall premieras med billigare flygtimpris inte slippa betala. Vill du vara själv, var så god. Med tiden kommer det visa sig hur stor den egentliga klubben är. Att få gamla hundar lära sig sitta är svårt. Satsning skall ske på de som nyligen utbildat sig så att de inte påverkas av den dåliga andan. Detta innebär att vi som vill måste gå ihop och starta detta, även om vi bara är 20 personer. Gamla hundar brukar bli veka med tiden."

Styrelsen avsikt är inte och kan inte vara att tvinga medlemmarna till ofrivilliga aktiviteter. Vad vi däremot skall erbjuda och erbjuder är aktiviteter som främjar flygintresset och gemenskapen, som t.ex. den nyss genomförd meteorologiföreläsningen - som var mycket givande - samt livräddningsövningar och trivselkvällar typ pub-aftnar. Däremot skall ingen känna ett tvång utan det skall vara roligt att umgås i klubbgemenskapen, som finns trots att vi är en stor klubb. Därmed inte sagt att den inte kan förbättras. När det gäller ungdoms-satsning så är det en annan viktig punkt som vi återkommer till under året.

- "Till slut KONTAKTEN ÄR BRA!!!! Den börjar visa att det rör sig i klubben. Som jag nämnde så gäller det att skriva. Referat och annonsering av händelser bör följas åt. Det får inte förekomma pekpinningar all skall vara positivt. Om man skall ha Kontakten så skall stort arbete läggas ned på redigering och layout, kanske hjälp utifrån med utbildning? Skulle det inte vara kul med några färgbilder? Med dagens teknik är allt möjligt. Dyr?, nej inte om man ser till effekten."

Kontakten har fått ett stort lyft under 1998 med Therese och Anders som nya redaktörer. I kombination med vår webbsida så har vi kommit en bra bit på väg. När det gäller det redaktionella utförandet med färgbilder etc. så vet jag

att Anders funderar på vad som kan göras inom givna ramar. Men trots allt är det innehållet som är viktigt varför brev som detta är ett mycket värdefullt bidrag till Kontakten och vidareutvecklingen i klubben. Fortsätt skriv och tyck till om klubben i både positiv och negativ riktning.

• "Ett sista förslag. När jag satt med i styrelsen tyckte jag gruppen var för stor. Mycket prat, många siffror. Enbart föregående protokoll tog en halvtimme och när man gick hem hade man bara konstaterat kända faktorer. Det mesta av arbetet sker ju ändå utanför styrelserummet. Med tanke på hur svårt det är att skaffa folk till styrelseplatser bör antalet medlemmar vara så få som möjligt, bara nog för att vara ett beslutande organ.

Varje styrelsemedlem skall leda en eller flera arbetsgrupper. Dessa skall bestå av medlemmar som oberoende av mandatid arbetar för klubben. Grupperna skall anpassa sin storlek och mötesfrekvens beroende av uppgiften. Vinsten blir att dessa medlemmar inte känner

mandattidvånget, olusten att bli invald men sedan inte räcka till eller att stå i ramplyuset. Mötesplats är givetvis på klubben runt runda bordet. Jag ser cirka nio arbetsgrupper. Om det ingår cirka fem medlemmar i varje så blir det svindlade siffror för att vara LFK. Kanske kan detta i sin tur bidra till att LFK inte längre är ett uthyrningsställe.


Hoppas att jag kommit med i något."

Klubbens organisation är ett arv från erfarenheter under många år och arbetet inom styrelsen är arbetskrävande för många medlemmar. Klubben är en mycket välskött klubb som är en av Sveriges största. Arbetsmängden och klubbens storlek innebär att det är svårt att reducera antalet deltagare utan att lägga på mer arbete per styrelsemedlem. Vi kommer under våren att delegera ut arbetsuppgifter bland medlemmarna i olika arbetsgrupper och resultatet av detta kommer att visa om styrelsens organisation kan ändras i framtiden. Inget är så bra att det inte kan förbättras. Utvärdering av våra arbetsformer måste genomföras kontinuerligt.

Sammanfattningsvis vill jag återigen framhålla hur viktigt det är att medlemmarna engagerar sig och hör av sig med synpunkter på klubbens verksamhet. Vi inom styrelsen har ingen annan uppgift att tillgodose medlemmarnas intressen, vilket underlättas genom att vi har högt till tak och en ständig dialog. Jag önskar att fler medlemmar hör av sig oftare!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Fredagen den 29 januari kl 13 lyfte Saab Safari SE-ILB på väg till sin nya hemmabas EEHE Uetersen, väster om Hamburg. Så nu har vi "bara" åtta flygplan att välja på tills vår nya Bellanca Super Decathlon anländer i sommar. Vi håller som bäst på att specificera utrustningen på Bellancan, målsättningen är att den ska bli åtminstone "basic IFR".

Nu börjar snart flygsäsongen på allvar, och flera medlemmar har kanske behov av kontrollflygning på vissa flygplantyper. Efter diskussion i styrelsen har vi beslutat att lätta något på klubbens regler för kontrollflygning. **Tidsgränsen för när kontrollflygning ska göras höjs från tre till sex månader.** Men det är naturligtvis inget som hindrar att du ber om checkflygning med kontrollförare eller flyglärare även vid kortare uppehåll än sex månader om du känner behov av det. Kontrollflygning på sporrhjulsflygplan ska som tidigare göras med flyglärare.

Kontrollförarnas namn och telefonnummer står i matrikeln. Ny kontrollförare (för PA28) är Mikael Andersson, tel A 185240, B 156070.

Under mars månad ska vi på LFK utbilda 4 - 6 piloter med amerikansk flyglärobehörighet till svensk dito. Målsättningen är att ett par av dessa ska göra sin praktikperiod på LFK, för att lätta lite på trycket när det gäller lärobristen. Just nu är det svårt att tillfredsställa alla utbildningsbehov, och vi hoppas att Rolle kommer tillbaka snart.

Vårens A-kurs börjar tisdagen den 16 mars kl 18.30. Vi bör helst ha minst tio deltagare, så sätt gärna igång och värva.

Denna gång har vi två nya IFR-bevisinnehavare att gratulera, Eckhard Braunisch och Therese Kareliusson. Och två nya A-cert, Patrik Söderholm och Kim Åkerwall.

Sture B

Intresseundersökning Saratoga

Som tidigare meddelats så har intresse för anskaffning av en Piper Saratoga visats inom klubben. Styrelsens planer är att byta ut en av Archarna. Saratogan är marknadens enda enmotoriga sexsitsiga maskin som har kapacitet att ta sex fullvuxna personer alternativt fyra och en försvarlig mängd bagage och bränsle för två timmar lång sträckflygning på ca 300 nm. Aktionstiden med fulla tankar är drygt 5 timmar exklusive 45 minuters reserv. Flygplanet har en 300 hk



motor och infällbara ställ och marschar följaktligen cirka 150 knop. Maskinen kräver definitivt ingen yrkespilot. Saratogan har inga direkt kritiska flygegenskaper som exempelvis Piper Malibu, men har ändå prestanda som ligger väl över genomsnittliga allmänflygplan. Saratogan är relativt dyr i inköp och måste därför kunna operera under ett stort antal timmar per år för att timkostnaderna skall bli försvarbara. Ett timmuttag på cirka 400 timmar är nödvändigt för att timkostnaden skall hamna på 1000

till 1200 kr/tim. Styrelsen måste skaffa ett bra underlag inför en eventuell investering och vill därför veta medlemmarnas intresse och hur många timmar man tror sig kan komma utnyttja en Saratoga. V.v lämna underlaget till styrelsen senast 15 mars. Det bästa är om du tar direktkontakt med någon styrelsemedlem. Alternativt kan du lägga ett meddelande i någon av styrelsens lådor på expeditionen eller skicka e-post till de adresser som finns på LFK:s webbsida.

Håkan Börjesson

Dags för alla att besluta om sin arbetsplikt!

Som framgick av förra kontakten så sker vissa förändringar av arbetsplikten 1999. Förändringarna innebär kort att bokning av jour sker fram till 1/3 och att kvarvarande tider därefter fördelas bland de medlemmar som ej bokat jour. Tänk därför på följande:

- Boka jour snarast, senast 1/3, om du själv vill välja tid.
- Du som ej avser fullgöra arbetsplikt måste meddela detta senast 1/3. Annars kommer du bli tilldelad jourtider. Meddelande sker på blankett i jourbokningspärmen.
- Du som utför arbetsplikt genom annan verksamhet än jour måste också meddela detta senast 1/3. Detta för att undvika att du även tilldelas jourtid.

M a o måste **ALLA MEDLEMMAR AKTIVT MEDDELA** hur de avser göra med sin arbetsplikt 1999, **SENAST 1/3**. Detta gäller alltså oavsett om du tänker gå jour, tänker avstå (betala) eller utföra arbetsplikten genom annan verksamhet (t ex rättningstjänst, tävlingsflyg etc). Enda undantaget är de som enligt reglerna ej behöver fullgöra arbetsplikt, d v s:

- Medlemmar bosatta utanför Östergötland.
- Nya medlemmar och elever som blivit medlem eller tagit certifikat efter 1/3.
- Ej flygande medlemmar (0 tim).

Arbetsplikten 1999 gäller oavsett flygtidsuttag. Och du som tänker betala, se till att motsvarande belopp finns på kontot 1/3!

Frågor besvaras av jouransvarig:

Gunnar Frisk
Tfn arb. 011-192674, 0708-392674
Hem. 013-297225
E-mail: gunnar.frisk@ans.lfv.se

ÅRSMÖTE

Kallelse till Linköpings flygklubbs årsmöte onsdag den 17 mars klockan 19.00 i Flygets Hus.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Fråga om mötet utlyst i laga ordning.
3. Godkännande av dagordning.
4. Val av ordförande till mötet.
5. Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
6. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse.
7. Redovisning av klubbens räkenskaper.
8. Revisorernas berättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
10. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
11. Val av klubbstyrelse m m enligt följande:
 - ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorsuppleanter
 - valberedning
12. Val av representant till KSAK:s årsstämma.
13. Övriga frågor.
14. Mötet avslutas.

Efter mötet serveras öl och smörgås till självkostnadspris.

I samband med att förtäringen intas kommer prisutdelning för 1998 års tävlingar att ske.

Meteorologkväll

Den 27:e januari hade klubben besök av meteorolog Helen Johansson, från SMHI Arlanda. Helen höll föredrag om flygväder för en överfull lektionssal. Föredraget var mycket givande och uppskattat.

Helen började med att berätta om hur meteorologerna framställer prognoser och kartor och vilken utrustning som används. Bland annat berättade Helen om HIRLAM, som står för det grundläggande materialet. HIRLAM är en beräkningsmodell i SMHIs datorer. HIRLAM-data används för mycket i prognoserna, och försök pågår för att automatiskt skapa TAFar från den. Helene menar att HIRLAM för det mesta ger bra förutsägelser.

Andra hjälpmedel är satelliter, väderradar och väderstationer.

Satellitbilder är mycket värdefulla, men satelliterna passerar Sverige relativt sällan. Bilder fås bara ett par gånger om dagen.



Flera åhörare passade på att ställa frågor

Väderradar används för att se nederbörd. Den kan dock inte se moln, den ser bara regndroppar. Klara ytor på en väderradarbild betyder alltså inte molnfritt.

Väderstationer är också värdefulla. Dessa var förr i tiden alltid manuella. Någon läste av väderdata och

rapporterade. Numera är de flesta väderstationer automatiska vilket visserligen innebär att SMHI får in mer data, men data är inte lika tillförlitliga. Helen berättade om en station där en spindel hade gjort nät över siktmätaren, varför stationen alltid rapporterade dimma.

Alla olika hjälpmedel har goda och mindre goda egenskaper, varför en meteorologs arbete till stor del består i att tolka och sammanställa information från dem.

Helen berättade även hur man som VFR-pilot kan förbereda sig inför en flygning. Mycket material hittar man på Internet. Tack vare inlånad utrustning kunde Helen visa Internetsidor på duken i lektionssalen. Helen visade sidor på SMHI (<http://www.smhi.se/sgn0104/flyg/>

[index.htm](http://www.smhi.se/sgn0104/flyg/index.htm), välj sedan "automatiska produkter"), LfV (<http://www.lfv.se/>

<http://www.algonet.se/~peogan/ponywx.html>) och genom att följa länkar på PeO's vädersida (<http://www.algonet.se/~peogan/ponywx.html>).

Det är ingen slump att mycket finns att hitta på Internet, automatiska telefonsvarare och hämtfaxar. SMHI och LfV vill att konsultationen av meteorologen skall minska och ersättas med självhjälp. Helen påpekade dock att det mesta av den information man får har genererats automatiskt, och man bör ha det i åtanke. Tänk på spindeln.

Helen tryckte särskilt på att man skall tänka sig för när man läser TAFar och låghöjdsprognoser.

Vad gäller TAFar har inte många privatpiloter klart för sig att meteorologerna har flera regler att rätta sig efter, t.ex. ändringskriterier. Dessa innebär att en TAF inte ändras förrän vissa gränser uppnås - en TAF med 900 i molnbas ändras först när värdet sjunkit till 500. Vädret kan alltså vara klart sämre än vad det ser ut att vara i en TAF!

Låghöjdsprognosen är som bekant indelad i områden. Dessa områden är i sin tur indelade i segment. Det sämst uppmätta vädret i varje segment får gälla för hela. Detta innebär att prognosen ofta ger en pessimistisk bild av vädret. Men man vet inte säkert när!

Helen gav de närvarande värdefulla insikter i hur alla väderdata som finns tillgängligt skall användas. Detta betyder att man som pilot står bättre rustad att bedöma vädret innan flygning, vilket ger bättre flygsäkerhet.

I fortsättningen kommer i alla fall jag att tänka på spindeln när jag planerar och vara försiktig när jag tolkar väderdata.

Anders W.



Meteorolog Helen Johansson

Spin eller "Don't fall in the stall trap"

(Fall inte i stalltrappan).

Spin är som ingen annan manöver omgiven av myter och ryktbarhet. Bland piloter går många mer eller mindre sanna historier om spin, och den betraktas med skräckblandad nyfikenhet.

Vad är då en spin?

Den är för det första ingen manöver i egentlig mening utan ett flygtillstånd, autorotation, och som sådan utan tvivel farlig om man hamnar i den ofrivilligt utan att ha helt klart för sig hur man går ur den. Ett antal olyckor har inträffat under årens lopp där piloter hamnat i ofrivillig spin på låg höjd.

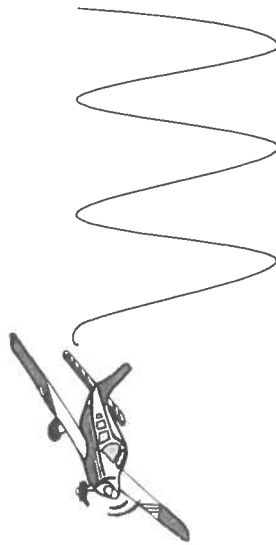
Avaelever drar nästan undantagslöst efter andan första gången läraren demonstrerar spin, det låga nosläget och rotationen förskräcker och man blir lätt handlingsförlamad i några sekunder, även om man vet teoretiskt vad den innebär och är förberedd på vad som skall hända.

En spin innebär att den ena vingen är överstegrad medan den andra fortfarande har laminär strömning och därmed lyftkraft. Därmed rollar flygplanet kontinuerligt samtidigt som motståndet på den överstegrade vingen gör att flygplanet girar, detta gör att flygplanet rör sig i en spiralrörelse med låg framåtfart och hög sjunkhastighet.

Om man i det läget försöker att lyfta nosen och stoppa rollrörelsen genom att skeva mot, förstärker man bara rörelsen genom att man ökar anfallsvinkeln och ökar motståndet på den överstegrade vingen. Rotationshastigheten ökar och spinnen förstärks.

Masskrafterna har också stor betydelse genom TP-läget, ju längre bak desto lättare går flygplanet in i spin och desto snabbare och djupare spin. Ett slarvigt lastat flygplan med TP-läget på bakre gränsen kan spinna som en katt även om det inte har några sådana tendenser normalt.

En av myterna runt spin är att vissa flygplanstyper inte kan gå i spin. Fel. Alla konventionella flygplan, dvs med stabilisator bak och med konventionell vinge går i spin om rätt förutsättningar råder. De är bara mer eller mindre villiga. Generellt kan man säga att ett flygplan som lätt går in i spin också i allmänhet lätt går ur (men tag det för allt i världen inte för givet), medan däremot ett flygplan som är svårt att få in i spin också är svårt att få ur.



Alla konventionella flygplan kan gå i spin

För att hamna i en spin fordras inga speciella roderkombinationer eller någon större skicklighet. Allt som behövs är dålig fartövervakning, oren flygning eller okänsliga och häftiga roderrörelser. Ett klassiskt förlopp är när piloten skall titta på något på marken, flyger i låg fart med lågt motorpådrag, liten bankning, svängen stannar av, man trycker igång svängen med sidrodret och plötsligt sjunker nosen och innervingen sjunker. I överraskningen skevar föraren mot, drar i spaken för att hålla upp nosen och ger gas. Resultatet blir sensationellt även i en Cessna eller PA28. Flygplanet rollar runt på rygg, nosen sjunker rakt ned och flygplanet börjar spinna med en förfärande stor höjdförlust (ibland 1000-1500ft per varv). Även om man lyckas häva spinnen innan man slår i marken är de stora roderkrafterna

som krävs på de typerna överraskande och kan medföra att man inte orkar eller förmår sig till att dra till normalt flygläge. Farten ökar också mycket snabbt och kan medföra överfart, fladder och strukturskador.

En annan orsak till spin är bryska och okänsliga roderrörelser. En stall eller överstegring är nämligen inte en följd av för låg fart, som felaktigt anges i en del böcker, utan en följd av för hög anfallsvinkel. Ett bryskt höjdroderutslag i en brant sväng kan öka anfallsvinkeln till överstegring trots att farten är mer än 60% över den normala stallfarten. Resultatet blir en kvickroll som övergår i en spin. En kvickroll är ju egentligen en horisontell spinn.

Spin är också otäck genom att den är oberäknelig och oförutsägbar. Spinnkaraktären varierar kraftigt för en och samma flygplansindivid beroende på Tp-läge och ingångsförlopp.

Hur gör man då för att häva en spin? Neutralställ skevrodren, ge motsatt sidroder och för mjukt fram spaken för att minska anfallsvinkeln så slutar flygplanet spinna. Neutralställ sidrodret och man kan mjukt höja nosen till normalt flygläge. En för brysk upptagning och kvarglömmt sidroderutslag resulterar i en ny spin åt andra hållet!

En annan myt är att det räcker med att släppa spaken så går flygplanet ut själv. Detta stämmer på en del flygplan men inte på alla! En del flygplan fordrar positiva roderrörelser för att gå ur, de som ändå går ur själva gör det i allmänhet i en störtspiral med snabb fartökning och hög sjunkhastighet som kan vara svår att häva (se Flyghandboken).

Ett baktungt flygplan eller motskevning kan resultera i flatspin där nosen vandrar upp mot horisonten och rotationshastigheten ökar i förfärande grad, ofta så mycket att man inte längre kan uppfatta detaljer utan marken förvandlas till ett grågrönt "blurr". För att häva en flatspinn måste man ansätta normala spin-

Forts. på nästa sida

Felrapporter

Dessa rapporter kommer ursprungligen från den amerikanska militärens "squawk sheets." Squawk sheets är de rapporter som fylls i av flygarna då något är fel på flygplanet och som sedan kollas upp av reparatörerna.

Då och då lämnas det dock in ganska hjärndöda felrapporter, varpå reparatörerna svarar med samma medel.

Problem: "Inre vänstra däck behövs nästan bytas ut."

Lösning: "Bytte nästan inre vänstra däck."

Problem: "Testflygningen okej, autolandningen väldigt skakig."

Lösning: "Autolandning är inte installerad på det här flygplanet."

Problem: "Propeller nummer två läcker vätska."

Lösning 1: "Vätskeläcket helt normalt."

Lösning 2: "Propellrar 1,3 och 4 läcker mindre än vanligt."

Problem: "Autopiloten gör det inte."

Lösning: "Det gör den nu."

Problem: "Något är löst i förarkabinen."

Lösning: "Något fastskruvat i förarkabinen."

Problem: "Bevis för hydrauliskt läckage på höger landningsställ."

Lösning: "Beviset borttaget."

Problem: "Högra vingens tredje motor saknas."

Lösning: "Motor hittad på högra vingen efter en kort tids sökande."

Problem: "DME volymen är otroligt hög."

Lösning: "Volymen nedskruvad till en lite mer trolig nivå."

Problem: "Döda insekter på vindrutan."

Lösning: "Levande insekter beställda."

Problem: "Friktionslåsen får gasreglagen att fastna."

Lösning: "Det är vad de är till för."

Uppsnappat av:

Jonas Johansson

Forts från föreg. sida

roder, neutral skevning och spaken bakåt och vänta till spinnen blir normal för att därefter gå ur. Detta tar i allmänhet flera varv under stor höjdförlust.

Det säkraste är ändå att flyga på sådant sätt att man undviker att hamna i spinn. Se alltid till att lasta flygplanet rätt, undvik att ha tunga väskor i bagaget, räkna på Tp-låget. Flyg mjukt och rent med kulan i mitten, undvik bryska roderrörelser och korsade roder så riskerar ni inte att hamna i statistiken. (Se även MFL D1/1997)

Carl Olsson

Carl Olsson arbetar med flygsäkerhet på LFI, och är även flyglärare i Norrköpings Flygklubb. Carl har dessutom hållit avakurs för oss i LFK.

På gång

Nattugglan 2 22 feb.

Reseflygplanering 4 mars
Följ med på reseflyg i år! Kom till mötet så kan vi diskutera lämpliga resmål!

Nattugglan 3 8 mars

Årsmöte 17 mars
Ta chansen att informera dig och påverka genom att komma till årsmötet! Flygets Hus, kl. 19:00.

Gripen 1 19 april

KM och debutanttävl. 8 maj
Ta chansen att öva navigeringsfärdigheterna! Du som är debutant flyger gratis!

Gripen 2 10 maj

Safaritävlingen 22 maj

Gripen 3 31 maj
OBS! Ändrat datum!

Gripen 4 14 juni
OBS! Ändrat datum!

Vårfest 18 juni

Gripen 5 30 aug.

Öppet hus 4 sept.

Gripen 6 11 sept.

Hangarfest 23 sept.

Mörkerträning 18 okt.

Nattugglan 4 25 okt.

Nattugglan 5 8 nov.

Nattugglan 6 22 nov.

FlygLEDAREN



Vintern har kommit och gått lite som den behagat den senaste tiden. Ena dagen 23 minusgrader och andra 5 plusgrader. Vi klarade oss dock lindrigt undan i Östergötland. Jag var nyligen i Luleå och Boden, där man hade haft temperaturer nedåt minus 50...

Under våren och sommaren kommer troligen en ny röst att höras från SAAB-tornet, då under-teknad ska ta upp en behörighet på SAAB. Tanken är att jag ska jobba 25% på SAAB och 75% på Malmen. Jag ser detta som en intressant uppgift på flera sätt. Dels får jag arbeta med civil trafik, något som är relativt sällsynt på Malmen. Dels innebär det att jag inte längre har två banor och därtill anslutande taxibanor. Man blir lätt bortskämd när man har taxibanor som ansluter både i banbörjan och i banslut. Nu blir det till att tänka till både en och två gånger när man ger ett klart landa eller ett taxitillstånd. Till detta kommer att man måste lära sig alla rutiner och sär-

skilda föreskrifter som gäller för just SAAB. Sist men inte minst gäller det att få personkännedom, så att man vet vart man ska vända sig med olika ärenden.

Det är alltså en hel del som man måste lära in, men det ska nog gå bra...

Dags för sista delen på flygtrafikledningens historia

I mitten av 40-talet fick man UK-radio och flygledare och pilot kunde plötsligt tala med varandra utan störningar, vilket gav nya stimulerande möjligheter. Bl a pejländning som gick till ungefär som en gammal Z Z-landning, fast människan i princip ersattes med en pejl. Ute på förbanden utvecklades snabbt olika metoder för att kunna göra instrumentinflygningar. Ofta var dessa inflygningsmetoder anpassade till speciella flygplantyper, exempelvis J 29 Tunnan. Och i och med att man fick modernare flygmateriel utvecklades också inflygningshjälpmedlen vilka avsevärt förenklade navigering och landning.

I början av 60-talet hade trafikbilden runt våra flottiljer blivit så komplex att man var tvungen att öppna särskilda inflygningskontroller som tog hand om trafiken i terminalområdena. Det främsta hjälpmedlet blev nu radarn, men den radar som stod till förfogande var modifierade stridsledningsstationer, vilka inte var anpassade till trafikledningens behov. Man tillsatte därför en utredning som nedkom med en publikation benämnd PUFYL= Plan för Utbyggnad av Flygtrafikledningen. Planen fastställdes 1966 av chefen för flygvapnet och omfattar bl a tillkomsten av 10 moderna inflygningskontroller med radar. Den första, Skåne kontroll på Ljungbyhed, öppnade 1972 (Skåne kontroll är idag nedlagt och dess uppgifter övertagna av Malmö ATCC).

Nästa gång ska jag berätta om hur flygtrafikledningen sköts idag i Sverige, och lite om hur framtiden kommer att se ut.

Till slut lite engelska läsövningar:

Heard at the Oakland, Ca airport

Pilot: Oakland Ground, Cessna 1234 at Sierra Academy, Taxi, destination Stocktown.

Ground: Cessna 1234, Taxi approved, report leaving the airport.

This instructor and his Student are holding on the runway for departing crosstraffic when suddenly a deer runs out of the nearby woods, stops in the middle of the runway, and just stands there looking at them.

Tower: Cessna XXX cleared for take-off.

Std: "What should I do? What should I do?"

Inst: "What do you think you should do?"

(think-think-think)

Std: "Maybe if I taxi toward him it'll scare him away."

Inst: "That's a good idea."

(Taxi toward deer, but deer is macho, and holds position.)

Tower: Cessna XXX cleared for take-off, runway NN.

Std: "What should I do? What should I do?"

Inst: "What do you think you should do?"

(think-think-think)

Std: "Maybe I should tell the tower."

Inst: "That's a good idea."

Std: Cessna XXX, uh, there's a deer down here on the runway. (long pause)

Tower: Roger XXX, hold your position. Deer on runway NN cleared for immediate departure.

(Two seconds, and then -- I presume by coincidence -- the deer bolts from the runway, and runs back into the woods.)

Tower: Cessna XXX cleared for departure, runway NN. Caution wake turbulence, departing deer.

It had to be tough keeping that Cessna rolling straight for take-off.

Per Wilhelmsson

Flygsäkerhetsspalten

Hej

Vintern fortsätter sakta framåt. Hopp om framtiden ? Hur har du det med flygtrimmen? Själv tycker jag min är dålig. Av olika anledningar så har det inte blivit av, vädret har spelat en stor roll.

Känner du olust?

Snart kommer de klara och kalla flygdagarna med fantastisk sikt, skinande solsken, och förhoppningsvis gnistrande snö, isarna kanske till och med bär för en landning . Flyglusten kommer tillbaka, det spritter i styrspaken, vi far ner till klubben och kastar oss ut i lufthavet !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!??????????????

Stopp ett tag!

Har du tänkt efter, har du gjort en färdplanering, hur var det nu med flygtrimmen??

Är jag en glädjedödare??

Hur kan man förbättra flygtrimmen utan att flyga? Några förslag.

- Du kan börja och studera de nya kartorna (lufttrum `98) och lära dig nyheterna. Detta kan du göra hemma eller varför inte på klubben tillsammans med en flyg kompis, där finns AIP, BCL och för det mesta Sture så du kan få svar på de flesta frågorna.
- För två Kontakt nummer sedan föreslog jag att man kunde planera en tränings flygning på ca. 3 tim. 4 landn. med en klubbkamrat. Tiden är inne nu om det skall vara färdigt och genomtänkt till flygsäsongen börjar på allvar.
- Torrflugning är ett sätt att hålla kunskaper vid liv. Minns och bearbeta både positiva och negativa minnen. De senare är ju dem vi inte skall upprepa.
- När läste du flyghandboken sist ??

När du kommit till klubben och skall flyga kom i god tid så du på ett avslappnat sätt kan förbereda din tur.

Gör en ordentlig daglig tillsyn enligt listan.

Börja med några varv i varvet och skaka av rosten, känner du dig osäker så har du alltid möjligheten att åka med en av klubbens säkerhetsförare. Åk inte med ångest i sinnet !!

Tänk på att vid kallt väder så kan flygplanen vara svåra att starta. (8 – 9 snapsar och tänk på att inte ”mala” med startmotorn för länge utan åtgärd, lyssna på motorns reaktioner).

Låt inte detta bli ett stress moment. Din flygkapacitet skall användas till det oförutsedda och inte till det som skall vara ” normaltillstånd ”. Åk med en flygkamrat och låt hans moraliska stöd bli din styrka.

Paul Pinato

PS.

Detta står på amerikanska FAA flygteknikercertifikat:

SAFETY IS NO ”ACCIDENT” – IT MUST BE PLANNED!

Flyg för faann.....

Jag tänkte väl att Du skulle reagera.

Det är fredag kväll jag har hållt upp en whisky och kommer att tänka på att deadline för kontakten är i morgon. Jag sitter ensam hemma ökar----- ökar volymen på ROD STEWART kopplar av känns skönt ökar volymen ” I am sailing , I am flying ”

Varför gör inte LFK` s medlemmar något för att påverka LFK ?

Så.... Tänker jag... skriv några rader.

Kom på årsmötet !

Påverka ! Tala om din mening !

Ifrågasätt ifall de föreslagna ifrån valberedningen verkligen har tid att arbeta för din sak i LFK !

Till årsmötet brukar det komma endast (i bästa fall) berörda parter .Ev. blivande styrelse medlemmar och flygsport medalj-mottagande. (totalt ca. 20 personer) därför är det viktigt att du kommer.

Du måste visa större intresse annars får Du den klubb som ni förtjänar.

Jag vet att avgående och nya styrelsen lyssnar på ER styrelsen vill inte annat än att det skall flygas mycket och billigt. **Men vi måste ha Er Hjälp!!!**

Förslag: Ring till ASTRID eller RAGNHILD tala om vad du är duktig på eller vad du kan göra på / för klubben. Tvätta flygplan, städa, sy gardiner, bygga om , måla, småreparationer, beställa bränsle, skaffa sponsorer, marknadsföring , festfixare, reseflyg samordnare, mm. Det finns hur mycket som helst RING OCH GE DITT BIDRAG...

Alla ni som är utan jobb och har tid kom ner och fika var social och hjälp till på LFK vi kanske kan ge flygrabatt !

CD`n med ROD STEWARD har för länge sedan klingat ut och jag känner mig bättre till mods jag har gjort något.

Linköping 1999-02-05

Styrelsemedlem Jan Klefborg.

Tel 013 / 101818 396340

The Cat and Duck method of flying

Sooner or later, pilots of light airplanes boring holes in Los Angeles smog will find themselves with too much smog between the aircraft and the ground references. At this time, they may need to use some basic instrument procedures, but alas, their aircraft is not equipped. For those rare cases when a backup instrument system is needed, survivors of the LA TCA have developed the Cat and Duck method of instrument flying. The procedures are as follows:

Place a live cat on the cockpit floor. Because a cat always remains upright, she can be used in lieu of a needle and ball. Merely watch to see which way the cat leans to determine if a wing is low, and if so, which one. The duck is brought along for instrument approaches and landings. Because the fact any sensible duck will refuse to fly under instrument conditions, it is only necessary to hurl your duck out of the plane and follow him to the ground.

Caution

There are limitations to the Cat and Duck method, but by rigidly adhering to the following limitations, a degree of success may be achieved which will surely startle you, your passengers, and even the tower.

Get a wide-awake cat. Most cats do not want to stand up at all. It may be necessary to carry a large dog in the cockpit to keep the cat at attention.

Make sure your cat is clean. Dirty cats will spend all their time washing. Trying to follow a washing cat usually results in a tight snap roll followed by an inverted spin.

Use old cats only. Young cats have



nine lives, but old, used-up cats with only one life left have just as much to lose as you do and will, therefore, be more dependable.

Beware of cowardly ducks. If the duck discovers you are using the cat to stay upright, he will refuse to leave without the cat. (Ducks are no better in IMC than you are.)

Be sure the duck has good eyesight. Nearsighted ducks sometimes fail to realize they are on the gauges and go flogging off into the nearest hill. Very nearsighted ducks will not realize they have been thrown out and will descend to the ground in a sitting position. This maneuver is difficult to follow in a Cessna 172.

Use only land-loving ducks. It is very discouraging to break out and find yourself on final for a rice paddy, particularly if there are duck hunters



around. Duck hunters suffer from temporary insanity while sitting in freezing weather in blinds and will shoot at anything that flies.

Choose your duck carefully. It is easy to confuse ducks with geese because many water birds look alike. While they are very competent instrument fliers, geese seldom want to go in the same direction as you. If your "duck" heads off toward Canada or Mexico, you may be sure you have been given the goose.

Note

For reasons that are apparent, the Cat and Duck Method of instrument flying is recommended for those pilots whose airplanes have large, easily cleaned cabins.

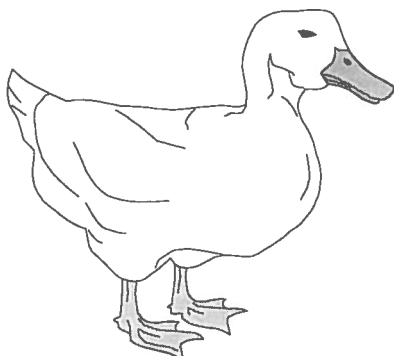
The Cat and Duck Method has received much publicity and is considered to have a great deal of merit by those who have not tried it. No reports have been received from those who did try it, and none is expected. Pilot are invited to assess its merits objectively.

Note

There is, most likely, another method of instrument flying which you may prefer.

Upphittat av:

Bengt Bergholm



Pilotkontona

Medlemsavgifterna för 1999 har automatiskt dragits från pilotkontona den sista januari. Kolla att saldot och avgiften stämmer! Anmärkningar ej inkomna före den 1/3 -99 beaktas ej...

Den tänkta nya flygtidsdebiteringsprislista som presenterades i förra Kontakten kommer ej att införas förrän ett nytt flygdebiteringsprogram införskaffats, om c:a ett halvår.

En rabattgrundande rad "ordinarie medlem" utgår då gästande och ordinarie skall beaktas lika.

Har någon förslag om programvara som kan användas till att hålla reda på pilotkontona och flygdebitering är jag tacksam för tips. Den programvara vi har klarar ej år 2000.

Jan Klefborg, kassör, 013-101818, 013-396340



Aktuella tävlingsresultat



NATTUGGLAN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 1998-12-07																
Vind: 290-020/06-16		Bana: 29	Tävlingsledare: Göte Agenhed													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
5	Göte Agenhed	IFX	7		7	9		9	8		12	11		17	45	1
3	Lennart Angvik	IFX	23		25	14		14	23		33	8		12	84	2
2	Per Persson	IFX	34		35	35		35	17		26	24		33	129	3
1	Seve Barth	IFX	10		10	>45		100	1		2	16		24	136	4
4	Nils-Erik Zander	IFX	26		30	>45		100	1		2	26		40	172	5

NATTUGGLAN 6		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 1998-12-21																
Vind: 340/1-5		Bana: 29	Tävlingsledare: Lars Östling													
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
4	Seve Barth	IFX	5		5	-9		18	6		9	3		5	37	1
2	Göte Agenhed	IFX	7		7	5		5	-4		14	10		15	41	2
3	Lars Östling	IFX	-15		30	-13		26	9		14	-1		4	74	3
1	Nils-Erik Zander	IFX	37		40	42		45	1		2	9		14	101	4

Sammanställning NATTUGGLAN 1998

Pilot	Tävling 1		Tävling 2		Tävling 3		Tävling 4		Tävling 5		Tävling 6		De tre bästa	
	Pr.	Plac.	Pr.	Plac.	Pr.	Plac.	Pr.	Plac.	Pr.	Plac.	Pr.	Plac.	Pr.	Plac.
Seve Barth	28	1	38	1	91	3	220	3	136	4	37	1	103	1
Göte Agenhed	47	2	146	3	50	2	189	2	45	1	41	2	133	2
Lars Östling			83	2	137	4					74	3	294	3
Per Persson	140	4	162	4	148	5	183	1	129	3			417	4
Nils-Erik Zander	165	5			167	6	301	4	172	5	101	4	433	5
Lennart Angvik	60	3							84	2				
Mats Warstedt					37	1								
Anna Emilson					600	7								

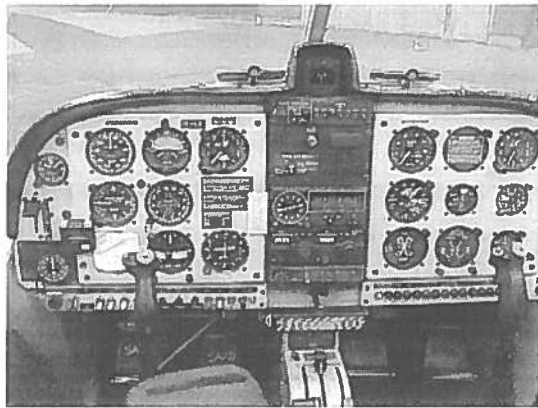


Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Tommy Skau	50 år	18 feb.
Anders Åkesson	40 år	15 mars
M Weisman	40 år	4 april

Tack för trogen tjänst



Så är då ILB såld. Snyft. Men tänk vad kul
det skall bli med en Bellanca...!

