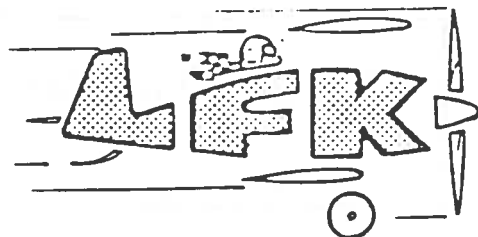
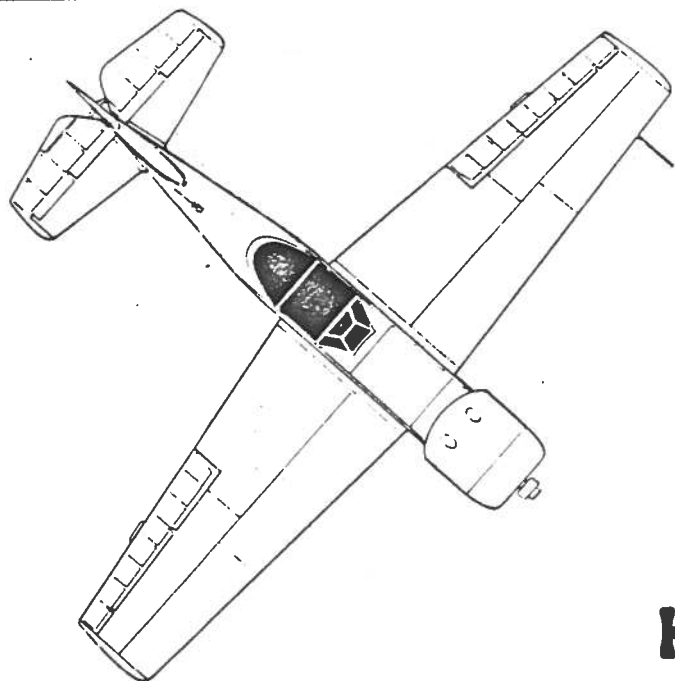


kontakt med



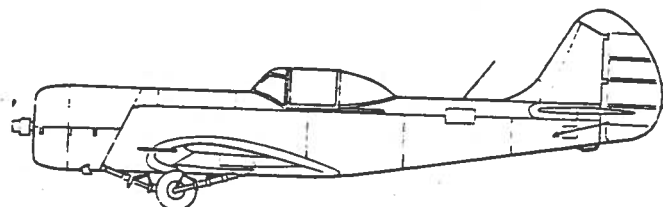
1/84



KLUBBAFTON

Onsdag 29 febr kl 19.00 på LFK:
Klubbafton med årsmöte för ÖGFSF.

Denna kväll bjuder vi på två evenemang. Först, kl 19.00, håller Östergötlands Flygsportförbund sitt årsmöte hos oss på klubben, och då kan du följa aktiviteterna hos vår lokala topporganisation för flygsport. C:a kl 20.00 förflyttar vi oss till SAAB:s civila verkstad för att få en visning av SF340-produktionen och nya hangaren. Monteringshallen är nu fylld med flygplan som skall börja levereras i vår.



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping tel Exp och jour 013/18 32 00
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732 Flygchef och hangar 013/18 32 01

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00 - 15.00 jourhavande 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön- o helgdagar: jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

I DETTA NR:

KLUBBARRANGEMANG

- . Klubbafton

KLUBBNYTT

- . På 80-årsdagen
- . Rally 1984?

STYRELSEN HAR ORDET

- . Årsmöte 1984
- . 1983 års flygtidsproduktion
- . Bränsleskatten

EKONOMIN

- . Ny prislista

JOURTJÄNSTEN

- . Jourlista - mars

FLYGSHOPEN

JNS-nytt

JOHANNESS HAR ORDET

- . Egenträningsprogram

TEKNISKA TJÄNSTEN

- . Konstruktionskurs

MELLANSTICK

SAXAT

- . Haverier

KURSVERKSAMHETEN

- . Vårens A-cert-kurs
- . PFT-kurser våren -84
- . Ultralätt-kurs
- . Pinch-Hitter-kurs?

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- . Årets tävlingsverksamhet
- . Mörkerträning
- . Nattugglan 1-3
- . Viggen 1
- . Resultat

DIVERSE

- . Risk Management Program

NÄSTA KONTAKT

PÅ FINALEN

BILAGOR:

- . Tävlingskalender/
arrangörlista
- . Prislista
- . MFL-vinterflygning

VINJETTBILDEN...

... föreställer denna gång för omväxlings skull ett ryskt flygplan, en Yak-53 aerobatic tävlingsflygplan. Som synes ensitsigt och enmotorigt. (Saxat ur Flight International).

Redaktör: Lars-Åke Holm, tel arb 013/184450, bost 013/158680
 Utskrift: Susanne Berséus
 Distribution: Ulf Persson/Michael Magnusson
 Adressregister: Eva Aldenstedt

KLUBBARRANGEMANG

PÅ 80-ÅRS DAGEN, Flyghistoria i ny belysning.

Firandet av motorflygets 80-årsdag den 17 december på LFK inleddes i Tillsynshangaren. Vägleda av flammande marshaller infann sig ett 50-tal åhörare för att med glögglass i handen höra Erik Bratt klarlägga omständigheterna kring denna historiska händelse.

Först presenterade Erik B. den traditionella bilden av bröderna Wilbur och Orville Wrights insatser, som man kan finna beskrivna bl.a. i "standardverket" från 1940: "The Wright Brothers, A biography authorized by Orville Wright" av journalisten Fred C Kelly. Genom den initierade och medryckande framställningen fick vi uppleva de strapatser och vedermödor som bröderna genomlevde bland annat i sina patentdispyter med Smithsonian Foundation. Dess vetenskaplige ledare, Dr Langley, hade ju själv med statliga 50,000 dollar misslyckats med det bröderna Wright klarade med egna medel.

För att slutligen sätta kronan på rätt huvud, behövde man också ta del av vad John E Walsh skrivit om "First Flight, the Untold Story of the Wright Brothers", från 1975. Här framkommer nämligen att det var Wilbur som var eldsjälens, som hade idéerna och ambitionerna. Brodern Orville var i praktiken en utmärkt och duglig, men dock medhjälpare till Wilbur.

Som uppföljning på ämnet kompletterade Stig Kernell med ytterligare fakta och synpunkter, dels på den orättfärdiga ignoransen från USA:s myndigheter av brödernas insatser, dels på den av Orville själv skapade ofullständiga historieskrivningen.

Firandet avslutades med kaffe och dopp i klubbhuset.

Björn

P.S. Eriks föredrag finns utskrivet och förvaras i biblioteket!

D.S.



KLUBBNYTT

RALLY 1984?

Hur är det, finns det några intresserade av att spinna vidare på gamla goda traditioner genom att delta i ett Rally under t.ex. maj eller juni?

Ett förslag är en flygning till England via Holland. T.ex. finns där några fina flygmuseer i Duxford och Shuttleworth.

Eller har du andra förslag? Tag kontakt med Björn Johansson, tel: 11 75 30 (A), 15 88 31 (B) och meddela ditt intresse.

Vi hoppas återkomma i nästa nummer. Vi kan tipsa om att ett reseflygseminarium kommer att arrangeras i vår. Du får då chansen att finslipa dina kunskaper inför en utlandsflygning. Och omvänt, du som går reseflygseminariet får chansen till en praktisk tillämpning.

Rally-flygning ger dig nya, nyttiga och roliga erfarenheter.

Lars-Åke H.

STYRELSEN HAR ORDET

ÅRSMÖTE 1984

Boka in tid för årsmötet redan nu! Det kommer att hållas onsdagen den 14 mars. Plats meddelas senare.

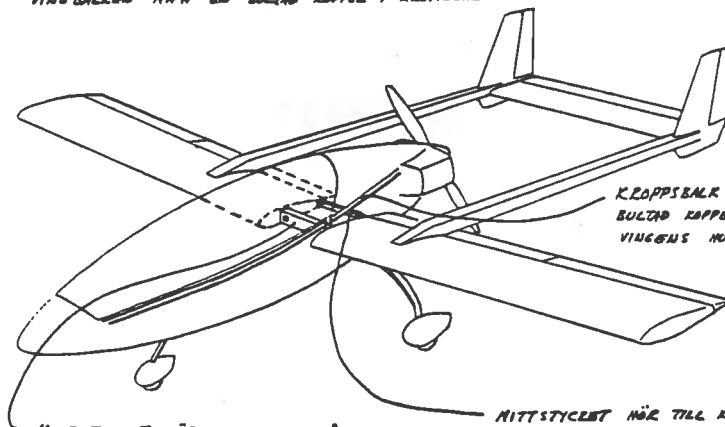
Mötet kommer att bli ett rent årsmöte. Den normalt efterföljande middagen är förlagd till ett senare tillfälle. Detta för att ge de väsentliga årsmötesförhandlingarna obegränsat utrymme.

Möt upp och låt Dina synpunkter på hur klubben skall se ut i framtiden komma fram

Sekr.

JNS-280

VINGEN MONTERAS I KROPPEN GENOM ATT SÄNKA VINGEN OCHVIPRÅN. HUVUDBALKEN
PLACERAS I EN NISCH I KABINÄNDRAN. KROPPENS LÄNGSLEDNING LASTAS ÖVER
VINGBALKEN NÄR EN BULTAD KOPPEL I KROPPSBALKEN.



KROPPSBALK MED EN
BULTAD KOPPEL ÖVER
VINGENS HUVUDBALK.

MITTSTYCKET HÖR TILL GENOMGÅENDE
VINGBALKEN.
SÄKREKRAFTENA FÖRS ÖVER NÄR TÅ
SÄKREKRAFTSULTAR TILL KROPPENS HUVUD-
SPANT.

MITTSTYCKET HÖR TILL KROPPEN OCH
ÄR VINGENS DRAGKRAFTLAST.
KRAFTENA FÖRS ÖVER NÄR TÅ
SÄKREKRAFTSULTAR.

1983 ÅRS FLYGTIDSPRODUKTION

Flygtidsproduktionen under 1983 blev 4670:30 timmar, en minskning jämfört med 1982 års resultat på 4791.50 timmar. Budgeten för båda åren var 5000 timmar.

Flygtiden fördelar sig på följande kategorier:

	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>Budget</u>
U	2036.55	2048.10	2150
SK	1315.55	1564.25	1350
Y	1382.45	988.00	1400
TJ	56.15	69.55	100
Summa:	4791.50	4670.30	5000 tim.

Fördelat på respektive flygplan ser statistiken ut som följer:

	<u>Årsresultat</u>	<u>Budget</u>
CSE	438.15	500
IFX	795.00	700
IFY	751.25	700
IFZ	680.45	700
GYB	441.35	600
IFB	617.20	600
GYI	374.35	400
XCF	475.40	500
Övriga	95.55	300
Summa:	4670.30	5000 tim.

Sekr.

BRÄNSLESKATTEN

Vid årsskiftet infördes tyvärr bränsleskatt på flygbränsle som förbrukas "under flygning för fritidsändamål". Skatten är 1.71 kr/liter.

Skatten drabbar U och UL men inte SK och YF/YU. Som vi meddelade vid det allmänna klubbmötet kommer endast hälften av bränsleskatten att tas ut genom höjda flygtimpriser på U/UL under 1984. En ny prislista gäller fr.o.m. den 5 januari där vi räknat in halva skatten.

Den slår så här: CUB: 24, C152: 21, C172: 27, C182:45, Safari: 36 kr/timme. Utöver detta har priserna höjts enligt redovisning på klubbmötet och med 3 kr/timme p.g.a. en bränsleprishöjning som kom 1 januari till följd av den höga dollarkursen.

Kassören.

NY ORDFÖRANDE?

Vem vill Du ha som ordförande i vår klubbs styrelse under verksamhetsåret 1984?

Nuvarande ordförande, Olle Esping, har ställt sin plats till förfogande. Det är alltså dags för Dig, LFK-are, att tänka efter vem Du vill ha på denna post. Dessutom väljs halva antalet övriga ordinarie ledamöter på nytt varje år. Varje år väljs också samtliga suppleanter.

Det är viktigt att Du bidrar med synpunkter och förslag. Vi i valberedningen är inga tankeläsare utan hoppas på Din spontana hjälp!

Kontakta oss på telefon eller lägg ett brev i expeditionens brevlåda vid anslagstavlan.

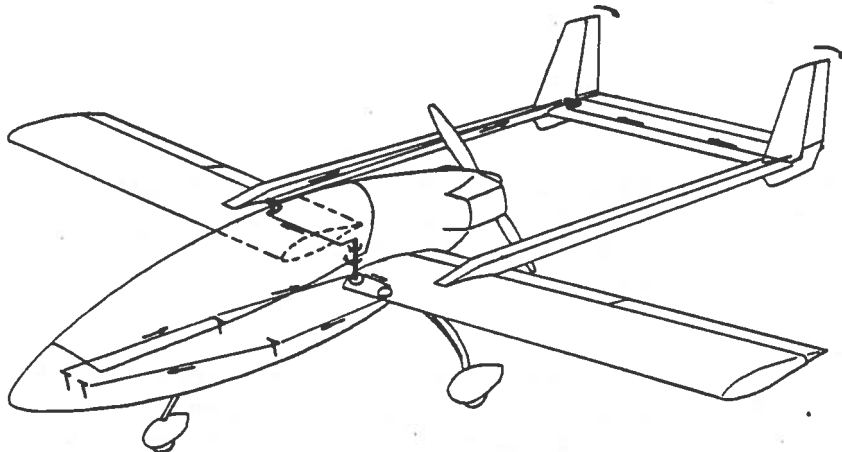
Valberedningen

Tage Wennström tel (A) 18 27 56, (B) 15 11 64

Sture Lahrin tel (A) 11 72 53, (B) 65 356

Björn Johansson tel (A) 11 75 30, (B) 15 88 31

JNS-280



SIDORORDERLINJE

EKONOMIN

NY PRISLISTA

Med anledning av det ovan sagda utfärdas och bifogas en ny prislista.

Red.

JOURTJÄNSTEN

JOURLISTA - MARS

Hej!

Jag glömde ett par viktiga saker i sista numret av "KONTAKTEN".

För det första att presentera mig. Jag heter Lennart Tumlin. Arbetar på SAAB och träffas på tel. 18 14 48 eller 18 32 66. Tänk på att jag arbetar i skift så jag kan vara svår att få tag i men ett meddelande går alltid fram till mig. Har tagit över jöuren efter Johan Linder och hoppas att det skall gå bra med hjälp av alla medlemmarna och personal i LFK.

För det andra så borde jag tala om att -84 års jourlistor kommer i "KONTAKTEN" att se ut som de gjorde i sista numret. Det innebär att under vinterhalvåret presenteras några månaders jourlistor i varje nummer av "KONTAKTEN". Det ger alla som inte skrivit upp sig på gågon jour tillfälle att teckna sig för jour fram till 31/12 -84.

OBS: Glöm nu inte jourutbildningen söndagarna 22/1 och 29/1. Lista finns i klubbhuset i -84 års jourpärm.

L. Tumlin.

Mars '84		ars '84	
1	Torsdag	9	9
2	Freitag		
3	Lördag	739 Per Varnholm 013/15 97 96	
4	Söndag	316 Per Hallding 013/15 11 91	
5	Måndag	10	10
6	Tisdag		
7	Onsdag		
8	Torsdag		
9	Freitag		
10	Lördag	739 Per Varnholm 013/15 97 96	
11	Söndag	496 Lage Lönn 013/301 74	
12	Måndag	11	11
13	Tisdag		
14	Onsdag		
15	Torsdag		
16	Freitag		
17	Lördag	Senny Barth	
18	Söndag	Senny Barth	
19	Måndag	334 L-Å Holm 013/15 86 80	12
20	Tisdag	334 L-Å Holm 013/15 86-80 År 18 25 68	
21	Onsdag	126 Alf Allard Bt 14 52 68 År 18 16 13	
22	Torsdag	319 Anders Hartman Bt 17 22 69	
23	Freitag	562 S. Nyström 18 25 32	
24	Lördag	345 Svante Holmström 16 06 58 År 28 20 69	
25	Söndag	132 Lennart Ansvik Bt 16-23-73	
26	Måndag	617 U. Rinjh 0494/21 214	13
27	Tisdag	617 U. Rinjh 0494/21 214	
28	Onsdag	273 E-L Gisselson År 18 16 13	
29	Torsdag	319 Anders Hartman Bt 17 22 69	
30	Freitag	345 Svante Holmström 16 06 58	
31	Lördag	334 L-Å Holm 013/15 86 80	

FLYG SHOPEN

Detta är en ny rubrik som vi hoppas skall bli ett återkommande inslag. Avsikten är att presentera aktuella flyg-artiklar till salu i vår shop, men även en del "stapel-varor" kommer emellanåt att lyftas fram i rampljuset.

Om du inte visste det förut så får du nu veta att Flygshopens föreståndare är Senny Barth.

AKTUELLT TILL FÖRSÄLJNING!!!

KSAK Flygkalender 1984 finns hemma t.o.m mars månad. Pris 24:-.

Flygets Årsbok: I luften 1984. Pris 135:-.

Flygkartor 1:250 000. Pris 53:-

Malmö TMA - Östgöta TMA - Göteborg TMA
Stockholm TMA - Karlstad - Oslo TMA samt
Sundsvall - Östersund TMA

Flygkartor 1:500 000. Pris 32:-.

Malmö 2169A - Göteborg 2152DC
Stockholm 2152AB - Gävle 2104DC
Sundsvall 2104AB - Luleå 2090C
Kiruna 2090B

OBS! Flyg med aktuella kartor - en flygkarta kostar bara 5 - 10 min. flygning!

Utländska flygkartor tas hem på beställning.

Teorimaterial och tillbehör för flygning

Ex. Komplette teoripaket för A-certifikat. Pris 965:-.

Driftfärdplan - FFK-plotter - Flygdagbok - Fartlinjal.

Transportör - passare - skallinjal för flygkartor -
pintoboard A4 och A5 format.

Senny B.

P.S. Visste Du att vi till jubileumsåret tog fram en elegant klubbnaal i gulmetall. Den kostar bara 5:-! D.S.



JNS-280-NYTT

Detta är också en ny rubrik som vi hoppas skall återkomma i de flesta numren framöver.

RAPPORT

Arbetet på att förverkliga det segrande förslaget i LFK:s konstruktionstävling har nu kommit igång under ledning av Erkki Soinne. Cirka 8 medlemmar träffas regelbundet och har kommit en bit på väg med det grundläggande beräkningsarbetet. En lokal har ställts till förfogande av SAAB vid Ensbovägen.

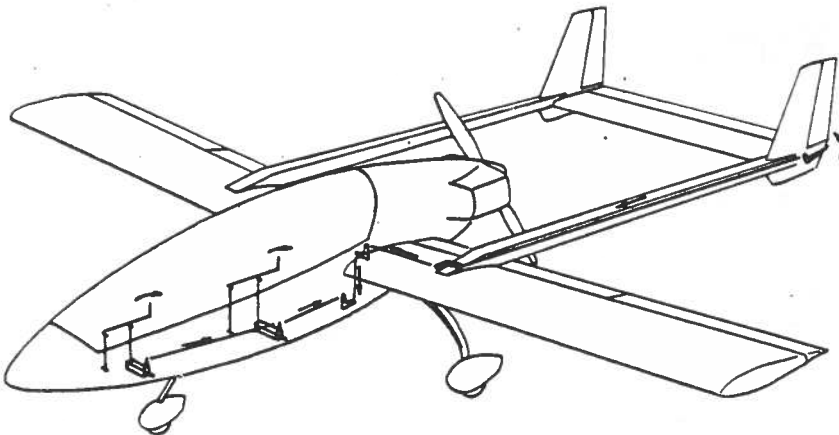
Efterhand behövs fler medhjälpare i projektet. Hör av dig till Erkki om du är intresserad av att delta.

Lägesrapporter om projektets framskridande kommer att ges dels här i KONTAKTEN, dels vid klubbaftnar.

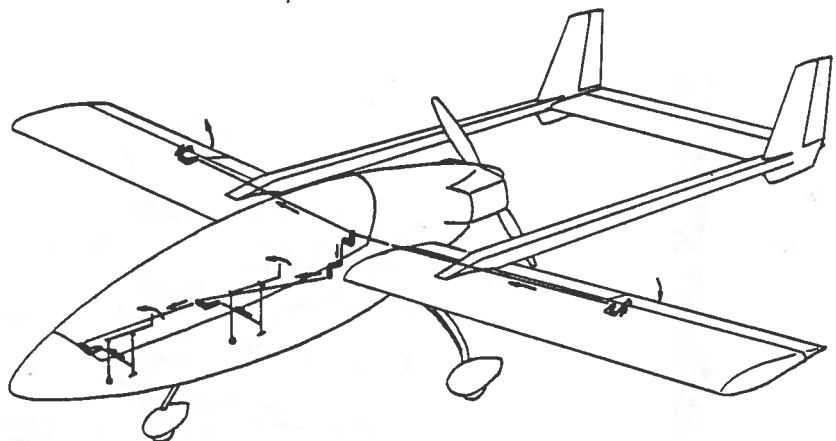
JNS-280-BILDER

I det här numret presenteras JNS-280 även i form av ett antal skisser som visar olika system i flygplanet.

Red.



HÖJDRÖBERLINJE MED PARALLELOGRAMSPAKAR



SKEVRÖBERLINJE

JOHANNES HAR ORDET

EGENTRÄNINGSPROGRAM

Satsa på en meningsfull träningsflygning under 1984!

Planer finns på att införa ett träningsprogram för egen-träning. Programmet är på 5 timmar.

Flygningen består av:

- | | |
|--|--------|
| 1. Sektorflygning enligt uppgjort schema | 1 tim. |
| 2. Start och landning + Bedömningslandning | 1 tim. |
| 3. Start och landning. Sidvind | 1 tim. |
| 4. Nav-flygning med ATS + Driftfärdplan och planerad landning på två flygplatser. Nav-banan kommer att ha minst fem mål inlagda. | 2 tim. |

Vi återkommer när detaljerna är klara.

Johanness.

TEKNISKA TJÄNSTEN

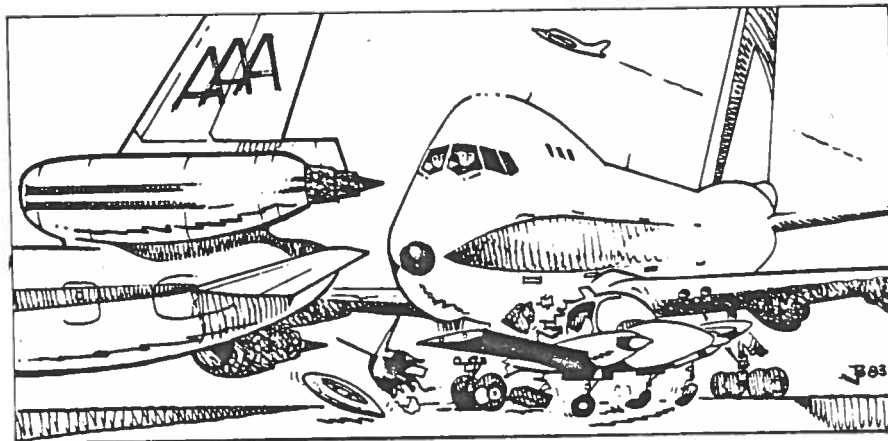
KONSTRUKTIONSKURS

Vi planerar - under förutsättning av att intresse finns - att starta upp en kurs i uppbyggnad av flygplan med "Kalle" som lärare och sakkunnig. Arbetsobjekt kommer att bli den s.k. "Figge-Cubben" och kurstiden blir ungefär en kväll per vecka under vinterhalvåret. Ingen kursavgift utgår.

Du som är tekniskt kunnig och skulle vilja delta i en sådan här kurs, skriv ner ditt namn på en lapp och skicka den till Linköpings Flygklubb. Märk kuvertet "Konstruktionskurs".

Tekniske chefen.

**M
E
L
L
A
N
S
T
I
C
K**



"If that Triple-A Ten is number twelve, how come we're number fourteen?"
"Maybe the guy in the tower is superstitious."



Haverier

Rapporter
sammanställda av:
OLLE ÅKESSON
Teckning:
STURE LÖFBERG

Följande (och vinjetten) har Red. saxat ur "FLYGHORISONT".

Nödlandning med Piper PA28-161 i februari 1981

Vid start från bana 30 på Bromma för en lokal flygning över Stockholm uppstod motorstörningar redan på 200 ft. Föraren som hade interimisbevis för A-certifikat och 54 timmar beslöt att nödlanda. Nödlandningen genomfördes på ett i det närmaste exemplariskt sätt i ett grönområde i banans förlängning. Vid haveritillfället var detta grönområde täckt med ett tunt snötäcke.

Inga personskador uppstog men flygplanet erhöll omfattande skador eftersom det passerade ett dike varvid huvudstället slogs av. Enligt haveriutredningen är det mest sannolikt att bränslefiltrets dräneringskran oavsiktligt lämnats i ett helt eller delvis öppet läge. Vid rekonstruktionsprov har det visat sig att en öppen dräneringskran vid bränslefiltret medför effektförlust efter cirka en minut vid stigattityd och full effekt. Det finns flera rapporterade tillbud med samma störning.

Av detta lär vi oss att vi måste vara mycket observanta och kontrollera att dräneringskranarna blir stängda. Det bör observeras att det inte rinner mycket från bränslefiltrets dränering på en PA28 när bränslepumpen är frånslagen.

Haveri med Cessna 172 i juni 1981

Föraren som hade drygt 140 timmars flygtid hade på grund av väderförhållan-

dena startat senare än beräknat från Skövde för en flygning till Ängelholm. Den försenade starten medförde att Ängelholm hunnit stänga vid ankomsten. Föraren valde då att istället gå till Höganäs. Ett fält han tidigare aldrig landat på. Han tolkade ett vind-T på fältet felaktigt och beslöt sig för att landa på bana 06. Detta medförde att det blev en medvindslandning på en kort bana. Förarens ovana vid fältet och medvinden resulterade i en sättning långt in på banan i hög fart. Det visade sig omöjligt att få stopp på flygplanet så föraren beslöt att dra på. På grund av den korta banan och medvinden hade inte lättningssart uppnåtts vid banändan så piloten tvingade upp flygplanet vilket resulterade i stall och vikning på cirka 100 fts höjd. Eftersom målet för flygningen var Ängelholm hade föraren inte planerat att landa på Höganäs. Under flygningen hade han studerat SPAF:s VFR-guide som angav banans längd till 650 m. Att det fanns en handrättning som angav att banlängden reducerats till 510 m hade han troligtvis p g a tidsbrist missat. De båda ombordvarande klarade sig med lindriga skador medan flygplanet blev totalförstört.

Av haveriet kan vi lära oss att vi skall planera våra flygningar noga och även planera med alternativa flygfält. När vi använder VFR-guiden måste vi även kontrollera handrättelserna, NOTAM och AIC. Vi måste vara mycket uppmärksamma när vi skall flyga till ett flygfält med marginella banlängder. Vi måste studera banlängd med hänsyn till vind, fältbeskaffenhet, flygplanstyp och flygvikt. ■

KURSVERKSAMHETEN

VÅRENS A-KURS

Den 16 februari börjar vårkursen. Som komplement till PR-gruppens ansträngningar behövs din medverkan i elevvärningen. Så gå igenom din bekantskapskrets och tala om hur fint det är att flyga. Som vanligt utgår belöning i form av flygtid för varje ny elev du anmäler, dels när vederbörande flyger EK, dels när han/hon tar sitt certifikat.

Sture B.

PFT-KURSER VÅREN 1984

Plats: Saab Fritidsgård, Tid: kl 18.30.

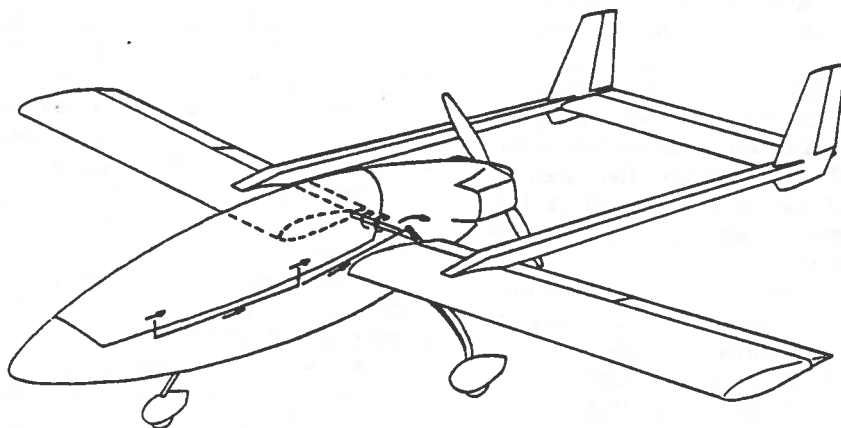
1. Torsdag 2/2 + 9/2
2. Torsdag 15/3 + 22/3
3. Torsdag 26/4 + 3/5
4. Torsdag 7/6 + 14/6.

Anmälan på klubben. Pris 80 kr inkl. öl och macka andra kvällen.

Kursen är obligatorisk för alla som gör PFT. I undantagsfall kan PFT-teorin göras inför flyglärare.

Sture B.

JNS-280



KLAFFLINJE

ULTRALÄTT-KURS

Utvecklingen inom ultralätt har nu kommit så långt att styrelsen anser det befogat att under 1984 försöka ordna utbildning för UL-certifikat. Alla förutsättningar är inte uppfyllda ännu men planerna är att starta en kurs omfattande 10 timmar DK-skolning i Super Cub, plus 5 timmar DK + EK i ultralätt. Teorin sammanfaller i stort sett med EK-teorin för A-certifikat. Kostnaden för UL-certifikat är mindre än hälften av ett A-cert.

Som ultralätt skolflygplan kommer troligen att användas en 2-sitsig Tierra som i så fall leasas under en del av året. Det blir då tillfälle att pröva på ultralätt även för medlemmar med A-cert efter sedvanlig typinflygning.

Sture B.

PINCH-HITTER-KURS?

Det börjar bli några år sedan vi hade en s.k. "Pinch-Hitter-kurs i LFK. Vad är nu "Pinch-Hitter för något? Försöker vi översätta direkt skulle det väl bli ungefär "En som slår till i knipan". Men det låter kanske litet egendomligt. "Nödsituationsförare" vore kanske en benämning.

Det kan ju tänkas inträffa att du eller jag eller någon annan helt plötsligt blir så sjuka mitt under en flygning att vi inte klarar av att flyga flygplanet. Risken är naturligtvis mycket liten, men detta inträffar trots allt ibland. Och det kan naturligtvis sluta i katastrof för icke flyg-kunniga passagerare. Med en pinch-hitter utbildad man eller kvinna i högersitsen blir en landning möjlig.

Men det finns ju andra aspekter. Om du läst "Flyghorisont":s (6/83) reportage om Pinch-Hitter-utbildningen i Botkyrka Flygklubb vet du att den omedelbara fördelen av en sådan utbildning är att hustrun/fästmön/flickvännen (för det är ju oftast karl'n som har certtet som bekant) får en helt ny insyn i, och kan delta i flygandet med nya ögon. Eller kanske kompisen som inte har råd eller tillräckligt intresse för att ta ett A-cert med hjälp av en Pinch-Hitter-utbildning kan komma med i vår verksamhet.

Så här har Botkyrka Flygklubb utformat sin kurs:

Teori...

Den första teorikvällen ägnas åt flygplanslära. Flygplanets olika delar går igenom och funktionerna förklaras: vingar, skevroder, höjdroder, stabilisator, sidoroder och klaffar etc. Därefter visas hur landställ, stötdämpare, bromsar och styrsystem ser ut och hur dessa hänger ihop med rodren. Bränslesystemet och dess skötsel är en separat punkt. Med hjälp av en simulator visas manöverorgan och instrumentpanel. Kvällen avslutas i hangaren där eleverna får titta på detaljerna i praktiken.

Den andra teorikvällen ägnas åt instrumenten: hur höjdmätaren fungerar och ställs in, hur man tolkar färgskalorna på hastighetsmätaren, farter o s v. Kurs- och horisontgyro, variometer, turn-o-bank går igenom - hur de läses och hur de skall tolkas. Här är simulatortill till stor hjälp. Kort information om VOR- och ADF-instrumenten.

Tredje kvällen används till navigationsdelen och börjar med en genomgång av begreppen TAS, TH, MH, CH, ground speed, TT etc. De annorlunda måttssystemen inom flyget kan upplevas som krångliga men brukar reda upp sig vid genomgången (knop, nm, mph, fot o s v) och även beräkningarna av sidvindspåverkan, vinduppehållning, ground speed, flygtider etc. går snart som en dans.

Navigationsen fortsätter även den fjärde kvällen. Nu beskrivs VOR- och NDB-fyrarna och motsvarande instrument i flygplanet. Simulerad navigation runt en flygplats, trafikvarvets uppläggning m m. Kvällen avslutas med en repetition och övningar där mark, kompisar eller dyl. hjälper till som handledare.

En kväll ägnas helt åt radiokommunikationen. Hur flygledningen fungerar, när man skall ta kontakt med den och hur. Vid genomgång av olika frekvenser betonas naturligtvis nödfrekvensen 121,5. Genom att använda två flygplan och klubbstationer simuleras "riktig" radiokommunikation och eleverna får prova sina nyvunna kunskaper.

Den sista kvällen består av repetition, det mesta går igenom en gång till. Nödsituationer beskrivs och hur man skall agera i sådana. Färdplanernas betydelse förklaras, uppföljningen av dem och CEFYL:s funktion. I tur och ordning får eleverna sedan prova på att flyga simulator. Att flyga rakt fram, svänga, stiga, sjunka och landa.

...och praktik

Pass nr 1

Flygplanets manövrering i planflykt och sväng. F11 visar utan att gå in på detaljer hur man manövrerar flygplanet. Visa noslägena vid flygning rakt fram och i sväng. Lär eleven använda radion och sköta radiotrafiken. Låt eleven manövrera flygplansreglage (trim, klaff, gas varmluft o s v).

Pass nr 2

Flygplanets manövrering i stigning och plané. Visa noslägena. Inte för mycket detaljer. Låt eleven sköta all radiotrafik. Visa ADF funktion i stort. Visa hur kompass/kursgyro fungerar.

Pass nr 3

Orienteringsflygning. Eleven uppskattar kurser och tider. Flyger mellan förut bestämda punkter. Hittar hem till Tullinge. Passet avslutas med en eller två extra landningar.

Pass nr 4

Navigationflygning med hjälp av VOR/ADF. Passet avslutas med ett par extra landningar.

Pass nr 5

Start och landning. Gå vid tillfälle ut ifrån fältet och låt eleven fingera utelandning. Tänk på vindriktningen.

Allmänt

Eleven skall efter hand ta över mer och mer av flygningen. Lägg ner mycket omsorg på inställning av radiofrekvenser och tänk på signaldisciplinen, lyssna före sändning. Visa hur man bestämmer vindriktningen med hjälp av vågor, rök, snödröj o s v.

Vi vet inte om det finns tillräckligt många intresserade för att starta en kurs.

Flygningen är säkert inget problem, men teorin bör samla tillräckligt många.

Vi vill nu göra en intresseundersökning. Har du någon anhörig/vän som är intresserad skall du höra av dig till Sture Bjelkåker, tel. 013/15 09 02.

Anmälan är inte bindande. Blir intresset tillräckligt stort återkommer vi om detaljer och kostnader (5 timmar skolflygtid plus teori-kostnad).

Lars-Åke H.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

ÅRETS TÄVLINGSVERKSAMHET

I år inbjuds Du som ej tävlat eller tidigare endast sporadiskt tävlat att delta i en särskild debutantklass vid varje navigeringstävling. Dessutom har Du rätt att delta i Debutanttävlingen (7/4). Mera därom i kommande KONTAKT.

Nya förbättrade tävlingsregler gäller fr.o.m. i år. De anslås på tavlan (TKM) i klubbhuset.

En uppdaterad tävlingskalender och tävlingsarrangörlista bifogas.

MÖRKERTRÄNING

Du som vill börja mörkerflyga - nu ges du möjligheten till träning och trevlig samvaro.

Du inbjuds till mörkerträning måndag 84-02-13 kl. 17.00. Samling i klubbhuset eller vid märket (Brandkårspareringen). Sex valfria landningar med eller utan hjälp av motor ska genomföras.

NATTUGGLAN 1 - 3

Årets tre första Nattugglor planerar vi genomföra...

84-02-20 kl. 17.30, 84-02-27 kl. 18.00 och 84-03-12 kl. 19.00.

Anmälan till Carl Mårten Danielsson (tel. arb. 18 25 29), helst före kl. 12.00 tävlingsdagen. Samling i klubblokalen.

Kravet för deltagande är förutom gällande mörkertillstånd ett antal av minst fem mörkerlandningar inom 90 dagar före tävlingen. Vid väderförhinder görs en förskjutning med en vecka i taget.

Tävlingsregler

Vid varje tillfälle utförs 2 bedömningslandningar direkt följda av 2 motorlandningar (utan hinder). Poängbedömning (som tidigare)

$M = \frac{m}{2}$, där m är avståndet i m från nollinjen (märket =

"saftblandare") till sättningspunkten. Varje påbörjat helt tal M belastas med 1 prick (pr) på plussidan och 3 pr på minus-sidan. Samma poängsättning för båda landningstyperna. För övrigt hänvisas till de allmänna reglerna för SM.



VIGGEN 1 ...

... som arrangeras 84-03-17 (-24 reserv) med början kl. 10.00.

VIGGEN 1 är den första under tävlingssäsongens serie om sex deltävlingar i landning enligt årets SM-regler. Tävlingsledaren Lars Grönlund hoppas genomföra VIGGEN 1 före kl. 13.00. Anmälan vid märket.

RESULTAT FRÅN DE SENASTE TÄVLINGARNANattugglan 6

1.	Senny Barth	39 p
2.	Nils-Eric Zander	43 p
3.	Lennart Angvik	48 p
4.	Carl-Mårten Danielsson	59 p
5.	Göte Agenhed	88 p
6.	Seve Barth	166 p
7.	Sören Karlsson	169 p

Nattugglan, totaltSumma 3 bästa tävlingar

1.	Lennart Angvik	136 p	(5 tävl.)
2.	Carl-Mårten Danielsson	180 p	(6 tävl.)
3.	Senny Barth	189 p	(6 tävl.)
4.	Seve Barth	241 p	(6 tävl.)
5.	Göte Agenhed	341 p	(6 tävl.)
6.	Håkan Olsson	349 p	(3 tävl.)
7.	Nils-Eric Zander	446 p	(5 tävl.)
8.	Sören Karlsson	612 p	(6 tävl.)

Viggen, totaltSumma 3 bästa tävlingar

1.	Hans Mennborg	171 p	(6 tävl.)
2.	Senny Barth	267 p	(6 tävl.)
3.	Göte Agenhed	276 p	(6 tävl.)
4.	Seve Barth	364 p	(5 tävl.)
5.	Lars Olson	370 p	(3 tävl.)
6.	Tage Wennström	377 p	(6 tävl.)
7.	Evert Hedman	428 p	(4 tävl.)
8.	Malte Ståhl	498 p	(6 tävl.)
9.	Håkan Olsson	766 p	(3 tävl.)



BILT-RESULTATBILT-1983
(Slutresultat)TOTALRESULTAT

PLAC.	NAMN	POANG
1	SENNY BARTH	3.673
2	NILS-ERIC ZANDER	3.331
3	ESKIL HEKLAND	3.238
4	CARL MARTEN DANIELSSON	3.512
5	GÖTE AGENHED	4.921
6	SEVE BARTH	4.745
7	HANS MENNBORG	4.604
8	TAGE WERNSTRÖM	4.556
9	JOHNY JOHANSSON	4.300
10	LARS OLSON	3.837
11	HAKAN OLSSON	3.791
12	LARS GRÖNLUND	3.750
13	ULF RINGH	3.500
14	EVERT HEDMAN	3.058
15	ANDERS TENNSTRÖM	3.000
16	LENNART ANGVIK	2.992
17	PER VON BAHR	2.743
18	ANDERS HARTMAN	2.377
19	ULF EDLUND	2.102
20	HAKAN BENGTISSON	1.950
21	MALTE STAHL	1.873
22	SÖREN KARLSSON	1.800
23	ARNE RODELL	1.740
24	ANDERS PETERSSON	1.740
25	ENA LANIZ	1.500
26	GÖRAN LANIZ	1.500
27	MARIE ZANDER	1.500
28	GÖRAN BJÖRKMAN	1.500
29	KARL-GERHARD PETERSSON	1.500
30	PER WERNHOLM	1.500
31	GUNNAR PERSSON	1.500

32	RUNE CARLSSON	1.500
33	THOMAS CARLSSON	1.500
34	TORBJÖRN EDMAN	1.500
35	HANNI SVENSSON	1.500
36	LENNART TUMLIN	1.500
37	IRIS BARTH	1.500
38	ALF ALLARD	1.500
39	JAN-AKE NILSSON	1.500
40	DANIEL NILSSON	1.500
41	IVAR PERSSON	1.500
42	ULLA ZANDER	1.500
43	THOMAS LAMPE	1.500
44	NILS-AKE NILSSON	1.500
45	F R O	1.500
46	GUN BENGTISSON	1.500
47	INGMAR JONASSON	1.500
48	ÖVE PETERSSON	1.500
49	CARL AHLESKÖG	1.500
50	HANS ZETTERBERG	1.500
51	HANNI JÄLÖNEN	1.500
52	LENNART JOHANNESSEN	1.500
53	STURE BJELKAKER	1.500
54	STURE ÖBERG	1.500
55	LARS-EWERT LOUFH	1.377
56	LEIF THELANDER	1.300
57	GÖRAN FRANZON	1.240
58	LARS LILJEGREN	1.240
59	LARS-AKE HOLM	1.168
60	BERTIL HADEN	1.098
61	ERIK KULLBERG	1.077
62	MIKAEL MAGNUSSON	1.077
63	ASTON CARLSSON	1.077
64	GÖRAN HÄGER	1.077
65	HAKAN JÄNSSON	1.076
66	JAN LUNDQVIST	1.238
67	GJSTA NISS	0.600
68	BO-GÖRAN NILSSON	0.450
69	DAG PETRE	0.386
70	RUNE ARRELOV	0.300

71	KJELL-ÖVE GISSELSÖN	0.300
72	GUNNAR FRANZEN	0.300

TKM-831230

DIVERSELÅDAN

RISK MANAGEMENT PROGRAM

Här skulle avsnitt 3 ha följt, men tyvärr har så mycket kommit mellan att det får anstå till nästa nummer.

Lars-Åke H.

NÄSTA KONTAKT:

Nästa manusstopp är preliminärt den 15/2 och KONTAKT beräknas vara hos dig den 27 februari.

Red.

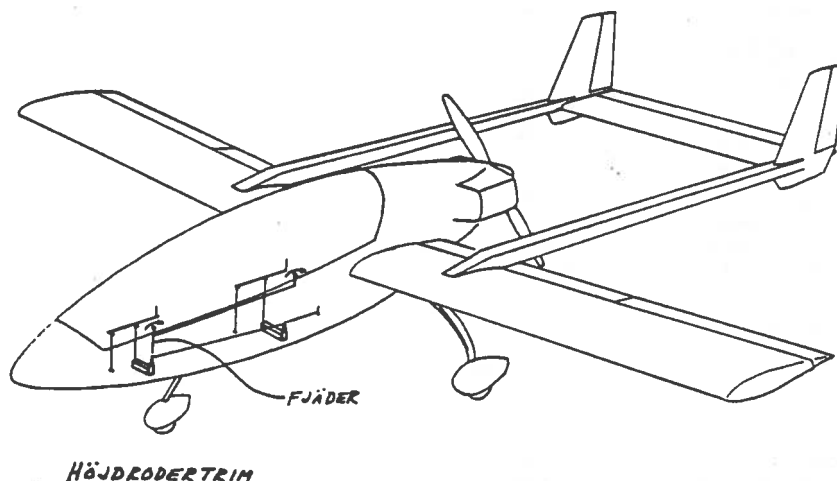
PÅ FINALEN

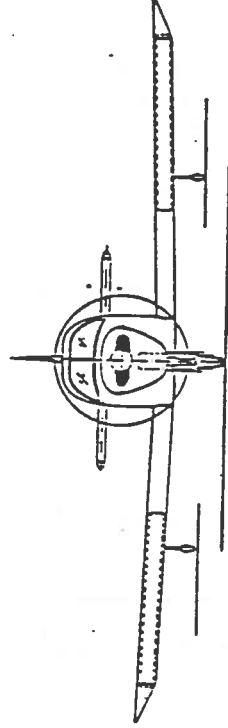
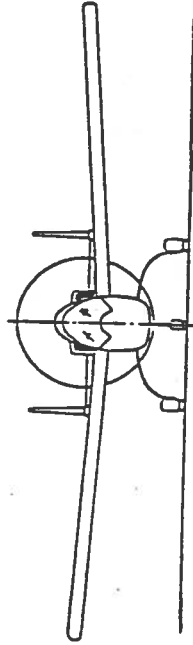
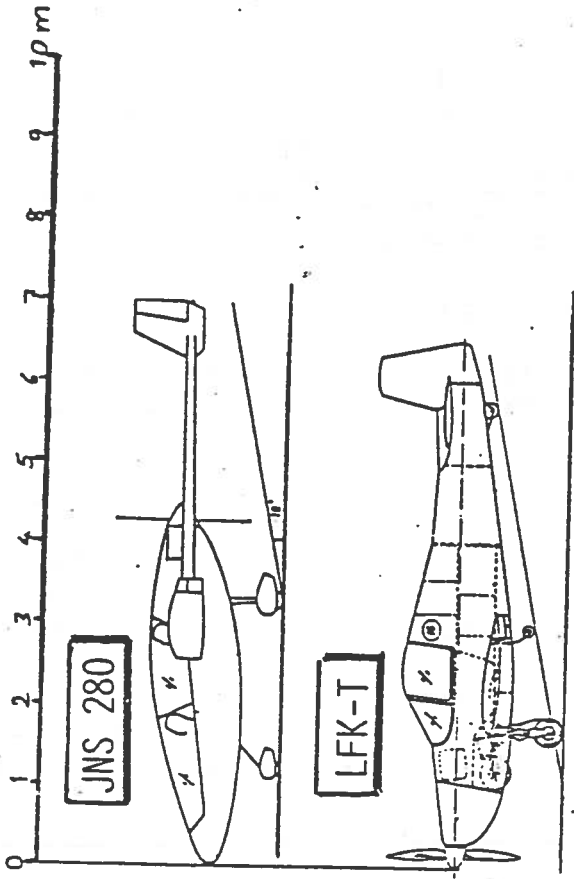
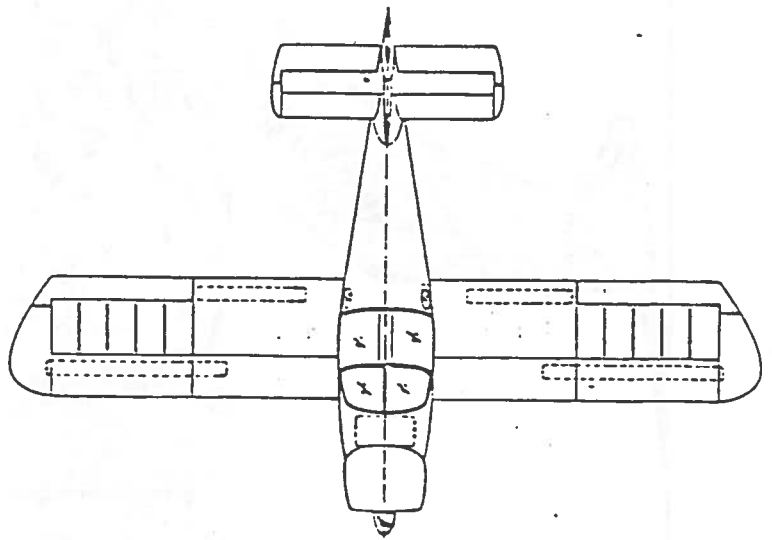
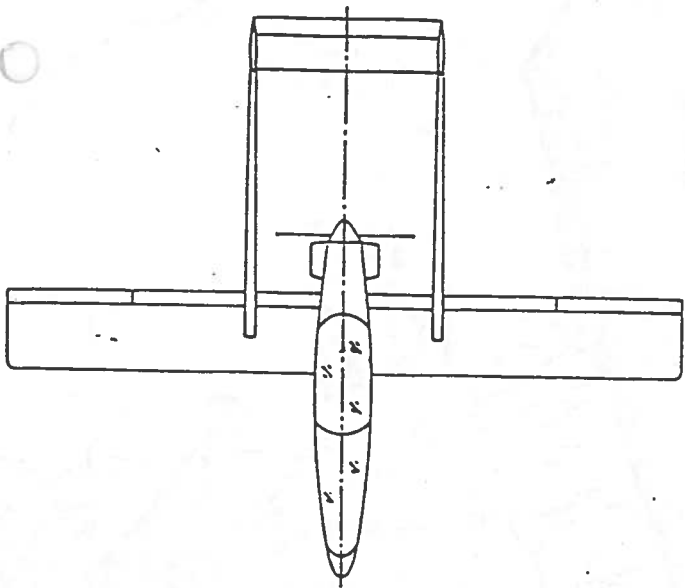
1983 fick ett värdigt avslut med en stjärtsväng på årets sista dag.

En bit in på nya året samlades den nya redaktionskommittén bestående av Lennart Angvik, Björn Johansson och mig själv. En del idéer kom fram och de visar sig till viss del redan i detta nummer. Men några drastiska förändringar skall du inte vänta dig. Har du själv några uppslag eller bidrag så hör av dig.

Flyg väl under det nya året!

Lars-Åke H.





JNS 280 OCH LFK-T

KONFIGURATIONS- OCH STORLEKSJÄMFÖRELSE

NÅGRA ORD FRÅN REDAKTÖREN

Du som vill bidra till KONTAKTS innehåll är mycket välkommen att göra det. Men Du skall respektera manusstoppdatum. Bidrag skall finnas på LFK i mitt fack eller i min hemmabrevlåda senast kl 17.00 angiven dag. I nödfall kan färdiga, maskinskrivna, bidrag lämnas upp till två dygn senare. De tas då in under rubriken PRESSTOPP efter allt annat material. När flera bidrag hamnar under den rubriken är det något fel. (I detta nummer skulle ytterligare två inslag ha befunnit sig där om inte redaktionen med sax, klister, skrivmaskin mm brutit upp ett redan färdigskrivet original och lappat ihop ett nytt original. (Därför ser detta nummer i vissa avseenden inte så bra ut som redaktören skulle önska.)

Bidrag som inte kommer i tid eller inte uppfyller kravet på ett PRESSTOPPsbidrag löper stor risk att få stå över till efterföljande nummer. Detta beror inte på elakhet eller lathet utan på att de klubbmedlemmar som arbetar med KONTAKT inte garanterat kan disponera sin fritid eller stjäla arbetstid för att rätta till Dina missar.

Du fick redan i förra numret alla manusstoppdatum för 1983, så Du har alla möjligheter att vara ute i god tid med Ditt bidrag!

Red

24-timmars-stjärnorna!



Bilaga 1

Tävlingskommittén
Jan 84

TÄVLINGSKALENDER FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB 1984

PRELIMINÄR

<u>Datum</u>	<u>Kl</u>	<u>Tävling/Arrangemang</u>	<u>Ansvarig/Arrangör</u>
02-13	1700	Mörkerträning	C M Danielsson
02-20	1730	Nattugglan 1	" " "
02-27	1800	Nattugglan 2	" " "
03-12	1900	Nattugglan 3	" " "
03-17 (03-24)	1000	VIGGEN 1	Lars Grönlund
April	1900	Minikurs tävlingsflyg (teori) + Praktiska övningar 1 dag	Eskil Wiklund
04-07 (04-14)	0800	Debutanttävling/Familjerally	
04-07--05-20		"VECKANS BANA"	Tävlingsjour
04-09 (04-16)	1700	VIGGEN 2	
04-24 (05-02)	1700	VIGGEN 3	
05-05 (05-12)	0800	Vårtävlingen	C M Danielsson
05-19 (05-26)		SAFARI (kval. för VM och NM)	LFK/FSF
06-04	1700	VIGGEN 4	
06-02--06-03		STJÄRNTÄVLINGEN, Visingsö	JFK
06-14--06-17		SM i Karlstad	SFK/FSF (segel)
		NM	NAK
08-10--08-12		KM i CFFK	
08-17--08-19		SM i CFFK i Jönköping	JFK/FSF
08-25 (08-26)		AUGUSTINAVEN + DM	NAFK/ÖGFSP
Augusti		RIKSFLYGTÄVLING	FFK
09-01 (09-08)		Familjeflyg (mångkamp)	
09-10	1700	VIGGEN 5	
09-15 (09-22)	0800	KM	
09-29 (10-06)	0800	Gula Spåret	Lars Grönlund/B-G N
10-13 (10-20)	0900	LM + VIGGEN 6	
10-29	1730	Nattugglan 4	C M Danielsson
11-05	1700	Nattugglan 5	" " "
11-19	1700	Nattugglan 6	" " "

Anm. Klubben deltar i en Riksmotorflygtävling.
Reservdatum inom parentes.

Godkännes: SAAB-SCANIA, TYFAE/

Bilaga 1, forts.

Du som tävlar i LFK flyger för ordinarie uthyrningspris och LFK står för arr-kostnader, såsom foto, kartor, målutläggning, transporter, priser m.m.

Tävlingslicens fordras för exempelvis deltagande i DM, SM, STJÄRN-TÄVLINGEN, SAFARI, SM i CFFK och andra nationella tävlingar. Licensen (ny typ i år) beställs genom Nils-Eric Zander, tel se telefonlista, eller direkt hos KSAK.

Betr lokala bestämmelser, trafik på marken m.m på Saab-fältet i samband med flygtävling, hänvisas till flygplatsmeddelande FKYG-1-78.13 av 1978-08-04 (se anslagstavlan).

Telefonlista - tävlingsarrangörer

<u>Namn</u>	<u>Bostaden</u>	<u>Arbetet</u>	<u>Saab-Scania lt</u>
Göte Agenhed	17 13 56	11 75 18	
Lennart Angvik	15 17 73	28 20 69	
Senne Barth	15 44 79	18 21 60	2442
Håkan Bengtsson	15 87 14	18 18 14	1623
Tommy Bergström	16 03 36	18 43 28	1934
Sture Bjelkåker	15 09 02	18 20 66	
Rune Carlsson	0142-208 24		
Carl Mårten Danielsson	15 04 60	18 25 29	
Gunnar Franzén	17 42 70		
Lars Grönlund	14 32 28	12 92 00	
Bertil Håden	10 04 91	18 25 46	
Kent Jonsson	17 47 41	18 44 52	
Erik Kullberg	15 55 16	18 32 64	1878
Sture Lahrin	653 56	11 72 53	
Hans Mennborg	15 13 53	18 13 85	1013
Bo-Göran Nilsson	511 04	18 20 66	
Gösta Niss	15 11 82	18 13 69	1155
Håkan Olsson	14 92 93	Karlskrona	
Gunnar Persson	14 54 80		
Ulf Ringh	0494-212 14	29 92 50	
Leif Thelander	15 00 71	18 10 29	3361
Tage Wennström	15 11 64	18 27 56	
Per Wernholm	15 97 96		
Eskil Wiklund	011-18 95 44	011-19 20 00-2074	
Nils Eric Zander	551 75	15 80 80	

Bilaga 2

LINKÖPINGS FLYGKLUBB
Kassören

PRISLISTA FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB 840105

gäller från

U Uthyrning (till LFK medlem)

	CUB	C152	C172	C182	SAFARI
U1 (ej dep kap)	291	282	363	507	426
U2 (dep 2000 SEK)	249	240	321	465	384
U3 (dep 4000 SEK)	237	228	309	453	372
U4 (dep 6000 SEK)	228	219	300	444	363

UL Lågprisflyg (vardag utom lördag nov - feb)

	CUB	C152	C172	C182	SAFARI
UL2 (dep 2000 SEK)	219	219	270	384	333
UL3 (dep 4000 SEK)	207	207	258	372	321
UL4 (dep 6000 SEK)	198	198	249	363	312

U6 Uthyrning övrigt

	CUB	C152	C172	C182	SAFARI
Bogsering LSFK	288				
Målgång / FFK	291	272	321	414	414
Brandflyg	316	296	347	427	399

SK Skolflygning (A-utbildning, inflygning och kontrollflygning med lärare)

	CUB	C152	C172	C182	SAFARI
SK1 (ej dep kap)	411	405	480	606	534
SK2 (dep 2000 SEK)	369	363	438	564	492
SK3 (dep 4000 SEK)	357	351	426	552	480
SK4 (dep 6000 SEK)	348	342	417	543	471

SS Skolflygning special (B-utbildning, mörker- och IFR-bevis, aerobatic)

	CUB	C152	C172	C182	SAFARI
SS1 (ej dep kap)	441	435	510	636	564
SS2 (dep 2000 SEK)	399	393	468	594	522
SS3 (dep 4000 SEK)	387	381	456	582	510
SS4 (dep 6000 SEK)	378	372	447	573	501

SKö Skolflygning övri

- .Provlektion (C152 och max 20 minuter flygtid) 100
- (vid längre flygningar tilläggas SK1 pris)
- Introduktionskurs (2 timmars flygning C152 + teori) 700
- såvida ej annat avtalats

övrigt

Hyra av säkerhetsutrustning (per flygplan) 4-sitsig 40 / 2-sitsig 20	
PFT teorikurs	80
PFT teori för flyglärare	150
PFT flygning debiteras som ordinarie SK	
Avgift för bokning av flygplan (per bokning)	10

Rabattkategorier (rabatterade priser gäller fr o m dag deponering sker)

FLYGGKOD	DEPONERAT BELOPP
U1 / SK1 / SS1	0
U2 / UL2 / SK2 / SS2	2000
U3 / UL3 / SK3 / SS3	4000
U4 / UL4 / SK4 / SS4	6000

övriga villkor

- Minsta flygtid som debiteras för uthyrning och skolning är 20 minuter.
- Vid hyra hel dag (0800-1700 april-september) debiteras lägst 2 timmar.
- Betalning ska regleras med LFK före nästa flygning men senast 7 dagar efter att flygningen ägt rum - i annat fall debiteras dröjsmålsränta motsvarande 40% per år. Ev fakturering el påminnelse debiteras 10 SEK.
- Merkostnad vid utetankning för bränslepriser över LFK's prislista för bränsleförsäljning debiteras piloten.
- Elev ska före utbildningen sätta in minst 2000 SEK på pilotkontot.
- Ny medlem ska före flygning sätta in minst 500 SEK på pilotkontot.

Medlemsavgifter

FÖDELSEÅR	ORDINARIE MEDLEM	GÄSTMEDLEM	STÖDJANDE MEDLEM
-1917	200	200	70
1918-1962	300	200	70
1963-1966	200	200	70
1967-	40		70

- Ordinarie medlem erhåller FLYGREVN.
- Gästmedlemskap förutsätter ordinarie medlemskap i annan KSAK-ansluten flygklubb eller direktanslutning till KSAK.

MEDELANDE FRÅN LUFTFARTSINSPEKTIONEN

D 4/1982

4 NOV

FLYGNING UNDER VINTERFÖRHÅLLANDEN

Noggranna förberedelser före flygning är alltid nödvändiga. Under vinterförhållanden kompliceras förberedelsearbetet avsevärt genom tillkomst av speciella faktorer såsom snödjup, snövallar, hala banor, istjocklek, isbildning m m. För att undvika kritiska situationer måste därför vintertid särskild omsorg ägnas såväl flygförberedelser som flygningens genomförande.

Vid flygning under vinterförhållanden bör, även i de fall då skyldighet härtill inte föreligger, upplysning angående flygning lämnas i enlighet med vad som anges i BCL-D 1.11. Härigenom underlättas efterforskning, om sådan skulle erfordras.

Vid planläggning och utförande av VFR-flygningar under vinterförhållanden bör nedan angivna råd och anvisningar i tillämpliga delar iakttas. För flygning i fjällområden gäller BCL-D 1.11. Med »flygplan» avses i tillämpliga delar också helikopter.

A. FLYGFÖRBEREDELSE

Inhämta vederhäftiga uppgifter om:

- Flygplanets fasta och lösa utrustning för ifrågavarande flygning.
- Start- och landningsplatser (även alternativa), såsom snörojda banors längd och bredd, snövallars höjd, bromsverkan, ytbeskaffenhet, snödjup, istjocklek, stöp, belysning.

Anm: Uppgiften om snödjup eller förekommande snömodd är av avgörande betydelse för beräkning av erforderlig startsträcka. Vid mätning av istjocklek bör observeras att isens tjocklek på grund av lokala botten- och strömförhållanden kan variera kraftigt även inom begränsade områden.

- Väderförhållandena, särskilt beträffande eventuellt förestående försämringar, vindar, temperaturer, isbildningsrisk, snöfall, snödrev, underkylt regn, markdimma.

Kontrollera:

- Flygplanets räddningsutrustning.
- Personlig räddningsutrustning.
- Kartutrustning.
- Egen och passagerares klädsel med hänsyn till rådande väderförhållanden.

Anm: Jfr BCL-D 1.11.

B. DAGLIG TILLSYN

Kontrollera särskilt:

- Att flygplanet är helt fritt från snö, is och frost.
- Att vevhusventilation är fri från snö, is och frost.
- Att hjulkåpor och hjulbrunnar är fria från snö och is.
- Att föroreningar inte samlats i spinnerkåpa.
- Att kabinvärmeanläggning inte har synliga skador.
- Att avisningssystem, om sådant finns, är utan yttre skador. Vid vätskeavisning, kontrollera att vätska är påfylld.
- Att amortisörerna på skidförsett flygplan är oskadade och rätt anbringade för flygning.
- Att flygplanet inte är fastfruset vid marken.
- Att bränsletankventilation är fri från föroreningar.
- Att dränering av bränslesystem har utförts.

Anm: Dränerat bränsle uppsamlas i kärl för kontroll av eventuell vattenförekomst.

- Att pitotrörsuppvärmning fungerar (volt-ampereometer).
- Att samtliga roderorgan och vingklaffar har full rörelsefrihet.

C. START AV MOTOR

Kontrollera särskilt:

- Att flygplan uppställt på snö eller is är tillförlitligt bromsat.
- Att, om rundtagning av propellrar måste ske för hand, marken på vilken medhjälparen står, är väl skyddad mot halka.
- Att flygplanet inte är uppställt så, att snö eller lösa föremål blåses mot annat flygplan.

D. TAXNING

- Taxa långsamt, särskilt i medvind, och utför inte snäva svängar.
- Tänk på att skidförsett flygplan inte kan bromsas och att vid hjulförsett flygplan bromsverkan på snötäckt mark och is vanligen är dålig.
- Undvik att taxa genom vattensamlingar och snömodd.

- Taxa inte så nära framförvarande flygplan att snö och vatten från detta kastas mot flygplanet. Undvik också att taxa så, att snö och vatten kastas mot annat flygplan.
- Använd defroster.
- Använd förgasarfövärmning, när så erfordras.

E. UPPKÖRNING

Kontrollera särskilt:

- Att avisningssystem och defroster fungerar.
- Att propelleromställningen fungerar.
- Att trimrodren har full rörelsefrihet.

Anm: Vid otillfredsställande bromsverkan vid uppkörningen kan hjälp vid vinge erfordras.

F. FÖRE START, START

- Använd defroster.
- Tag bort all eventuell imma på siktrutor.
- Slå till pitotrörsuppvärmning.
- Tänk på att startsträckan blir avsevärt längre vid start från snötäckt bana.
- Använd det vingklaffuttag, som föreskrivs i flyghandboken för start.

Anm: Vid start med större vingklaffuttag än föreskrivet uppkommer påtagbara trimförändringar, som om de inte rätt beaktas under stigningen efter lättning, kan utgöra allvarlig fara. Infällning av vingklaff innebär lyftkraftförlust och måste därför ske med stor försiktighet och i takt med fartökningen.

G. STRÄCKFLYGNING

- Använd förgasarfövärmning i enlighet med tillverkarens föreskrifter, då risk för isbildning i förgasare föreligger.
- Anm: Isbildningsrisk föreligger särskilt vid temperaturer mellan +15° och -5° C.*
- Iaktta försiktighet vid möte av snöbyar. Avbryt flygningen eller gå runt snöbyarna, om dessa bedöms medföra begränsad flygsikt och/eller nedisning. Beakta risken för underkyllt regn.
 - Vid mörkerflygning, kontrollera om snö eller regn börjat falla genom att under korta moment tända en strålkastare.
 - Kontrollera om is bildats på flygplanet. Under mörker, använd ficklampa för denna kontroll.

- Använd vid behov avisningsystem.
- Tänk på att höjdmätaren kan visa upp till 15 % för högt värde vid extremt låga ytterluftstemperaturer.

H. NEDGÅNG OCH LANDNING

- Använd förgasarfövärmningen, då isbildningsrisk föreligger. Kontrollera vid behov genom korta gaspådrag att förgasaris inte bildats.
- Vid stor risk för isbildning i förgasare, reducera flyghöjden genom motorplané.
- Kontrollera om is bildats på flygplanet. *Tänk på att överstegringsfarten ökar vid nedisat flygplan.*
- Tänk på att höjdbedömning vid obruten snöyta är svår. Förhållandet är särskilt påtagbart vid gråväder och skymning.
- Beakta snödjup, typ av snö (lös snö, skarsnö, blötsnö, stöp), snövallar samt istjocklek och istyp (kärnis, stöpis).
- Tänk på att bromsverkan kan vara ringa, ojämn eller ingen.
- Beakta rådande sidvindskomponent *före* landning, särskilt vid smala och hala banor.
- Efter landning, slå ifrån pitotrörsuppvärmningen.

I. PARKERING

- Taxa in på parkeringsplats med låg fart. Använd i tveksamma fall hjälp vid vingen eller stanna i god tid och drag sedan in flygplanet på parkeringsplatsen.
- Fulltanka om möjligt flygplanet för undvikande av kondensvattenbildning i bränsletankarna.
- Parkera skidförsett flygplan på risbäddar eller liknande.
- Lås rodren då så är möjligt.
- Anbringa kapell på flygplan, som inte ställs in i hangar.
- Förankra flygplanet säkert och kontrollera att bromsklotsar inte kan glida på underlaget.