

# KONTAKTEN

## MEMLEMSBLAD FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Nr. 5 1998

### Ordföranden har ordet

Om förnyelse i klubben  
och om medlemsenkäten

### Kallelse till allmänt klubbmöte

25 november

### Pubkväll

Puben *STEEP*  
*APPROACH* den 27 nov!

### Hangarfesten

Bilder från  
hangarfesten som  
inte blev en  
hangarfest men som  
blev mycket lyckad  
ändå!

### Flygchefen har ordet

Om kursverksamheten  
m.m.



### Bellanca Decathlon provkörd

Flera  
klubbmedlemmar fick  
chansen att provflyga  
en Decathlon. Läs  
om deras  
erfarenheter!

### Öppet hus

Läs om öppet hus-  
dagen på LFK

### Tävlingsresultat

Notera de senaste  
resultaten från  
landningstävlingarna –  
Tomas Karlsson  
Linköpingsmästare!

### Medlemsenkäten

Stor sammanfattning  
av resultatet

### Jourtjänsten informerar

Jourbricka

### PFT-kvällar

Paul om klubbens  
PFT-kurser

### FlygLEDAREN

Per skriver mer om  
trafikledningens  
historia

*I januari planeras en klubbkväll med besök av meteorolog!*

## KONTAKTEN

### Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

### Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

013-29 74 39

070-792 19 87

[a.w@linkoping.mail.telia.com](mailto:a.w@linkoping.mail.telia.com)

Manusstopp för nästa  
Kontakten (nr. 6): 28/11

## LINKÖPINGS FLYGKLUBB

### Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

### 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 – mörkets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –  
mörkets inbrott

## Ny redaktör

Tyvärr har Therese på grund av sin arbetssituation måst  
avsäga sig redaktörsskapet för Kontakten. Vi tackar  
Therese för hennes fina insats.

Jag som tar över hoppas kunna följa Thereses exempel  
och göra en trevlig medlemstidning. Jag heter Anders  
Wallerman, jobbar på simulatorcentralen på SAAB och är  
31 år gammal. Jag har ett vanligt A-cert, är influgen på  
PA28, Cubben och MF115 av klubbens plan, och är pigg  
på avancerad flygning. Tyvärr har jag ingen bild på mig  
själv att sätta in här som Therese gjorde, men jag gör mig  
ändå inte så bra på bild som hon...

Eftersom jag också är ansvarig för klubbens internetsidor  
hoppas jag att redaktörsskapet skall hjälpa mig att hålla  
dessa aktuella. Avsikten är att internetsidorna skall  
innehålla senaste informationen om klubbens aktiviteter.

Som det alltid har stått här i kontakten behövs  
medlemmarnas engagemang för att göra en bra  
klubbtidning. Hör av er med reportage, synpunkter och  
idéer, det gäller även internetsidorna.

Detta extrastora nummer är särskilt intressant eftersom  
flera stora händelser rapporteras, som t.ex. provflygning  
av Bellanca Decathlon, hangarfesten och resultatet av  
medlemsenkäten.

Trevlig läsning!

/ Anders W.

## Öppet hus på LFK

Den 12:e september var det öppet hus för medlemmar  
och allmänhet på LFK.

Ett ganska stort intresse för spaka själv-lektioner höll  
Sture sysselsatt. En del folk som bara ville titta dök också  
upp. Thorleif hade ordnat korvstånd för de hungriga.

Klubben besöktes av Harry Moheim och Gabor Varga  
(Botkyrka flygklubb) med var sin Bellanca Decathlon.  
Gabor demonstrerade "sin" för ett par klubbmedlemmar  
(se separat artikel). Dessutom hade Ernst Totland hämtat  
sin RV6, och Thorleif visade sin Murphy Renegade.

Under dagen genomfördes landningstävlingen Gripen 6,  
se resultatet på annan plats i tidningen.

Öppet hus-dagen besöktes dock av ganska få  
klubbmedlemmar, vilket är lite synd eftersom det blev en  
mycket intressant dag.

/ Anders W

## Ordförandens spalt



Vid de senaste årens allmänna klubbmöten har frågan om LFK flygplanpark ventilerats. Några omedelbara behov att förändra flygplanparken har då inte kommit fram. Frågan har också varit aktuell genom den medlemsenkät som nyligen genomförts.

Klubben befinner sig inte på något sätt i någon akut situation. Vi har bra personal och en fin flygplanspark samt en god ekonomi på kort sikt. På lång sikt så är inte ekonomin acceptabel om vi skall fortsätta leva upp till klubbens målsättning att ge flygutbildade medlemmar tillfälle till flygning på gynnsammast möjliga villkor. Under de senaste åren så har vi, p.g.a. det minskade flygtidsuttaget och en ökad fast kostnad, inte kunnat reservera tillräckliga med pengar för nyanskaffning av flygplan. Även om flygplanparken är relativt modern jämfört med andra flygklubbar så måste en förnyelse ske förr eller senare.

Vår hobby är kapitalintensiv så det krävs god framförhållning. Styrelsen har under våren och sommaren arbetat intensivt med olika förslag till hur vår verksamhetsplan skall se under de närmaste fem åren. Arbetet har delvis baserats utifrån resultatet från medlemsenkäten. Ett sammandrag presenteras i detta nummer.

Vid det extra informationsmötet som hölls i Flygets Hus 1998-09-03 så informerade styrelsen om bakgrund och förslag till handlingsplan. Bakgrunden är som berörts tidigare de senaste årens nedåtgående trend för flygplansuthyrningen som åter aktualiserat frågan om förändringar av flygplanparken. Dels flygs vissa typer av våra flygplan ganska lite, dels har frågor uppstått om vad som är lämpligaste typer på sikt för vissa verksamheter som t.ex. reseflyg, avancerad flygning, tävlingsflyg och reklamsläp. Den negativa trenden måste vändas och flyguttaget måste ökas.

En summering av styrelsens förslag är att MFI-15 och MFI-9, som flygs minst i klubben, bjuds ut till försäljning alternativt finns kvar i klubben på andra villkor. Dessa flygplan kommer att ersättas av ett flygplan. Förslaget är Bellanca Super Decathlon vilket är ett mångsidigt flygplan som kan användas till bogserflygplan och avancerad flygning. Flygplanet är dessutom ett bra reseflygplan för två personer då marschfarten är högre än för Piper Archer.

Förhoppningen är att detta flygplan skall stimulera intresset och utnyttjas mer än MFI-9 och MFI-15 tillsammans. Två stycken Bellanca Super Decathlon från Botkyrka Flygklubb i Tullinge visades på Öppet-hus dagen den 12 september. Några medlemmar fick tillfället att ta en provtur inklusive bl.a. avancerad flygning.

Helhetsomdömet är att det är ett lättflyget flygplan som har möjlighet att uppfylla medlemmarnas förväntningar. Flygplanet används förutom i Botkyrka Flygklubb även av vår grannklubb i Norrköping (en motorsvagare variant).

En annan del av förslaget är att erbjuda klubbens medlemmar ett reseflygplan med bättre prestanda och bättre utrustning för IFR-flygning jämfört med vår Archer. Det finns ett stort intresse bland medlemmarna och frågan har aktualiserats vid upprepade tillfällen. Förslaget är att erbjuda en hangarplats på marknadsmässiga villkor för en Mooney, som idag finns placerad i Norrköping och utnyttjas regelbundet av några av våra medlemmar, och att underhåll av flygplanet sköts i klubbens regi. Dessutom föreslås att en Archer byts ut mot en Sarratoga. Detta skulle innebära att vi behåller en enhetlig "Piperflotta" samtidigt vi får tillgång till ett flygplan med bättre prestanda samt ytterligare två säten alternativt ökad lastförmåga.

Frågan har aktualiserats i olika sammanhang men stupat på att det saknas hangarplats. Styrelsen föreslår därför att en ny hangar byggs för två flygplan. Placeringen föreslås bli mellan den gamla trähangaren och klubbstugan. Förutom hangarering av reseflygplanet så får vi ett större utrymme för våra flygplan. Åtgärder orsakade av hanteringsskador kostar och orsakar onödigt stillestånd. En målsättning är att inte placera mer än 4 flygplan i den gamla trähangaren.

**Grundtanken med åtgärderna enligt ovan är att på sikt skapa en större volym i klubben som krävs för att klubbens målsättning skall kunna uppfyllas även i framtiden.**

Information eventuella flygplansköp kommer att ske innan beställning sker på allmänna klubbmötet i slutet av november. V.v. ställ upp eller hör av er till oss i styrelsen innan dess så att vi får en så bred förankring som möjligt.

Nu hjälper det inte att bara skaffa ny materiel utan fortsatt arbete med reseflyg, tävlingsflyg och kanske olika arrangemang för att höja intresset för avancerad flygning samt åtgärder för ökad ungdomsverksamhet o.s.v. måste ske parallellt.

Under tiden som vi diskuterat förändring av flygplansflottan så har vi fått många bra synpunkter från många medlemmar vilket tyder på ett engagemang som bådar gott inför framtiden. Ytterligare ett gott tecken är att vi fått 11 nya medlemmar som elever i höstens A-kurs.

Med vänlig flyghälsning

Håkan Börjesson

---

VÄLKOMNA ALLA LFK:ARE MED  
VÄNNER TILL

Pub

STEEP  
APPROACH

MUSIK BAR SNACKS BILLIGT  
TRÅNGT HAPPY ½ HOUR KLIPPKORT

PROVA STICKSHAKER, LOMCOVA`K ELLER ICING CONDITION I  
BAREN

ÖPPET FREDAG 27 NOVEMBER  
KLOCKAN 19,00 TILL SISTE PILOT/KVINNA/MAN

TVEKA INTE UTAN KOM TILL LFK:s KLUBBHUS OCH  
SPENDERA EN FLYGTIMME PÅ

Pub STEEP APPROACH



## Flygchefen har ordet

En ny A-kurs har nu startat med ca 10 deltagare och den 19 oktober drar vi igång en IFR-teorikurs med ungefär lika många deltagare. Så elevunderlaget är gott för närvarande. Vi väntar nu också på ett positivt trendbrott när det gäller uthyrningen till medlemmarna.

När detta läses är det nya luftrummet i kraft och de nya kartorna bör ha kommit. Men oavsett detta finns alla nyheter beskrivna i AIP. Kontrollera noga utformningen av Saabs kontrollzon med bl.a. nya väntlägen innan du flyger efter omläggningen. Observera att på kartor och i AIP står det på vissa ställen att undersidan på Östgöta TMA är 4500 fot. Det är dock bara sant på natten när både Saab och ÖKC är stängda. När ÖKC är stängt och Saab är öppet, har Saab hand om sektor Linköping med undersida 1600 fot MSL.

Inpasseringspunkter till Malmen har ännu ej publicerats i AIP. Information finns på klubben.

Följande nya A-certinnehavare gratuleras:

Jan Pettersson, Jonas Johansson

Grattis också till Torbjörn Persson och Urban Johansson, som är nyblivna IFR-bevisinnehavare.

*Sture B*

## Klubbafton i januari:

### Vad är bra och vad är dåligt flygväder?

Onsdagen den 27 januari kl. 18:30 arrangeras en högtintressant klubbafton, med stöd från LFK Minnesfond. Då kommer meteorolog Helen Johansson från SMHI Arlanda att dela med sig av sina kunskaper och erfarenheter när det gäller flygväder och hur man tillverkar och förmedlar väderprognoser för oss piloter.

Många har erfarenhet av hur svårt det är att tolka väderinformation och verkligen få fram vad som är bra och vad som är dåligt flygväder. Och ibland har man känt sig "lurad" av prognoserna, åt båda hållen. Syftet med denna klubbafton är att öka våra insikter, dels för att vidmakthålla en hög flygsäkerhet, dels för att kunna utnyttja de tillfällen då det verkligen är bra flygväder.

Antalet platser är begränsat. Anmälningslista finns på klubben.

*Sture B*

## Grattis på födelsedagen önskar

### **LINKÖPINGS FLYGKLUBB**

|                    |       |        |
|--------------------|-------|--------|
| Johan Stenmark     | 30 år | 9 okt  |
| Mikael Andersson   | 30 år | 10 okt |
| Mats Modorato      | 40 år | 25 okt |
| Karl Sjöholm       | 30 år | 28 okt |
| Kristoffer Persson | 20 år | 14 nov |
| Göte Marcusson     | 60 år | 18 nov |
| Lars Westberg      | 50 år | 28 nov |

## Om klubbens hemsidor

Klubbens hemsidor på Internet har nyligen kompletterats med nya bilder på våra flygplan. (Lars Östling har fotograferat.)

Avsikten är att komplettera med ännu fler bilder av våra flygplan i olika situationer. Hör av dig till Anders Wallerman eller Lars Östling om du har några!

/ Anders W.

## PFT-kvällar

Vi har haft ett flertal PFT-kvällar där jag använt mig av Våga Vända-materialet. Responsen har varit bra och jag hoppas att ni fått ut något positivt.

För framtida kvällar önskar jag att ni hjälper mig med era egna positiva och negativa erfarenheter som vi kan använda i diskussionerna.

Det har visat sig att det ena ämnet har lett till ett nytt och att alla har då känt sig delaktiga i PFT-kvällen och fått en positiv erfarenhet som leder till en positivare attityd, bättre självkänsla och därmed ökad flygsäkerhet. Ökad öppenhet leder också till en bättre klubbanda.

Ett sätt att öka flygtrimmen är att flyga tillsammans med en klubbkamrat. Ensamflygningar i varvet ger lite.

Förbered en långnav på samma sätt som vi lärt oss under skolningen. Flygningen bör vara c:a 3 timmar och till 4 olika fält. Gör era studs och gå på de fält ni besöker. Byt roll vid varje pass, lägg in olika moment – låt fantasin flöda. Befälhavaren bör utföra alla moment som om han vore ensam. Under flygningen kan ni diskutera varandras prestationer. Besök alla klubbstugor, terminaler osv. Träffa nytt folk, studera vädrets skiftningar. Ta med "instrumentgoggles" och låt din kamrat vara säkerhetsförare. Anteckna erfarenheterna och ta dem med till PFT-kvällen.

Börja planera flygningarna under vintern så att allt är klart till flygsäsongen. En utveckling av denna aktivitet kan bli att vi ordnar med s.k. flygrally i någon form.

*Paul Pinato*

## Jourtjänsten informerar

För att tydligare kunna se vem som är jourhavande har en jourbricka tagits fram. Nästa gång du går jour, se till att fästa den på bröstet!

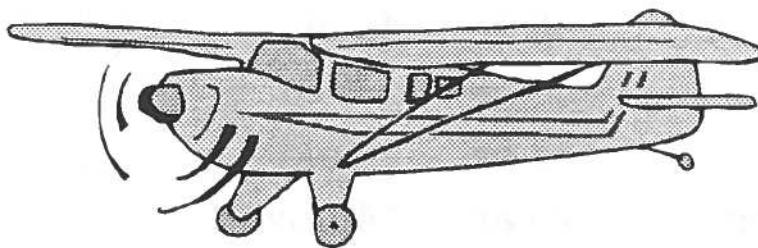
Vidare kan meddelas att några nyheter planeras inför jouren 1999. Mer om detta på det allmänna klubbmötet och i nästa Kontakt.

*Jouransvarig Gunnar Frisk*

*Tfn 011-192674, 0708-392674 eller 013-297225 (hem).*

*Fax 011-192670*

*E-mail: [gunnar.frisk@ans.lfv.se](mailto:gunnar.frisk@ans.lfv.se)*



## KALLELSE

Härmed kallas Du till **ALLMÄNT KLUBBMÖTE** onsdagen den 25 november kl 18.30 i **FLYGETS HUS**.

### **Förslag till dagordning:**

1. Mötet öppnas.
2. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera dagens protokoll.
3. Summering av 1998 års verksamhet. hittills.
4. Verksamhetsplan för 1999:
  - Stationstjänsten (inkl. jourtjänsten).
  - Kursverksamheten.
  - Klubbverksamheten.
  - Marknadsföring/Reklam.
  - Tävlingsverksamheten.
  - Flyg- och skolverksamheten.
  - ÖSTGÖTAFLYG.
5. Information om förändringar i flygplanparken.
6. Budget 1999.
7. Medlemsavgifter 1999.
8. Övriga frågor.
9. Mötet avslutas.

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

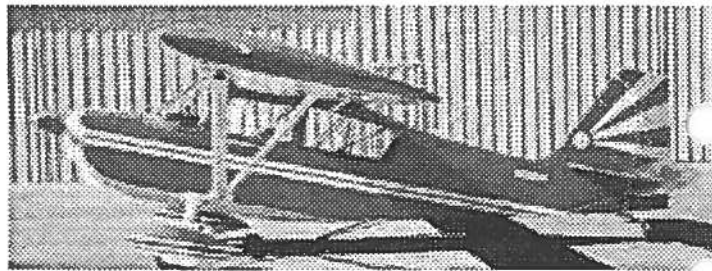
Lista för tecknande av jourtillfällen under 1999 kommer att läggas ut efter mötet.

**Styrelsen**

## Bellanca Decathlon provkörd

Under Öppet Hus-dagen den 12 september hade LFK bjudit in Harry Moheim och Gabor Varga från Stockholm med var sin Bellanca Decathlon. Både Harry och Gabor är aktiva aerobaticflygare, Harry har även en Extra som han tävlar med internationellt. Anledningen till besöket var att klubbens medlemmar skulle kunna bekanta sig med Bellancan, eftersom LFK har planer på att införskaffa en sådan.

Både Harry och Gabor talade sig varma om flygplanen. Harry ville även väcka intresse för aerobaticflygning i allmänhet, och menade att en Bellanca i LFK ger klubben stora möjligheter att medverka i tävlingssammanhang m.m.



*Någon bild på de besökande planen kunde inte tas, men såhär ser en Decathlon ut.*

Allmänt för den Bellanca LFK har planer på gäller:

- 2-sitsigt (tandem) sporrhjulsflygplan klätt med duk.
- Lycoming 180 hk 4-cyl. direktinsprutad motor.
- Harzell constant speed-propeller.
- Marschfart 75% 150 mph, maxfart level flight 158 mph, stallfart 52 mph.
- Certifierad för avancerad flygning, +6, -5 G, med inverterat olje- och bränslesystem, d.v.s. möjlighet till inverterad flygning.
- Styrbart sporrhjul, kopplat till sidrodret.
- Välutrustad med avionik.
- Ingen klaff.
- Dubbla bälten i framsits.
- Enligt databladet får man även en "Deluxe Vinyl Aircraft Document File"...

Ett par klubbmedlemmar fick chansen att provflyga den Bellanca Gabor kom med, vilken är hemmavarande i Västerås och heter SE-GUV. Den har syns till på flera flygdagar med Gabor vid spakarna. På nästa sida följer några synpunkter från "provflygarna". (Erling fick visserligen inte chansen att flyga, men har erfarenheter från NAFKs Bellanca.) Gabor åkte själv med i baksits och gav flera av de som åkte med en lektion i avancerad flygning, men demonstrerade även lågfarts- och landningsegenskaper.

Även vår flygchef Sture fick tillfälle att spaka flygplanet, särskilt för att undersöka landningsegenskaperna. Han ansåg planet vara lättlandat för att vara ett sporrhjulsflygplan, kanske beroende på landställets utformning.

/ Anders W.



Erling Balsnes:

Då frågan om ett inköp av en Bellanca Decathlon har kommit upp har jag blivit ombedd att skriva några rader om min erfarenhet av flygplanstypen i fråga. Jag har flugit Bellanca i 16 år, både "vanlig" flygning och avancerad flygning. Den är ett mycket lättflyget och trevligt flygplan att flyga. Den är framför allt, förmodligen, det bästa klubbflygplanet om man skall se till både avadelen och den vanliga flygningen. Den är mycket lättlandad trots "sporren", ej alls så krävande som Cuben. I avadelen är den lättflugan och har inga egenheter om man skulle "klanta" sig. Det vore ett lyft för klubben att skaffa sig ett sådant flygplan.

Per Söderpalm:

Mina intryck från provflygningen av Bellancan var följande:

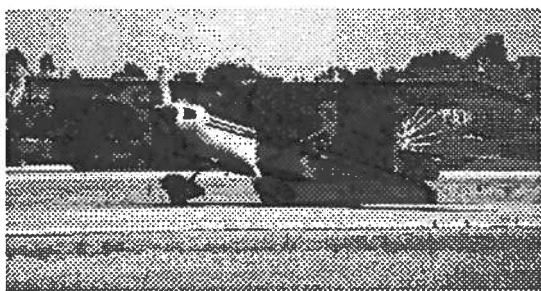
Taxningen var enkel, mycket bättre än med Cuben. Tåspetsbromsar bidrog till detta.

Inredning och reglage var funktionell och lättarbetad. Jag hade dock ingen tidigare erfarenhet av konstant-speed propeller, men det funkade bra från början.

Start och landning var mycket rättfram och upplevdes som enkel trots(?) sporrstället, ja nästan som nosstall. Själv flöt jag ut lite för högt vid landningen och vid korrigeringen blev inte landningen så mjuk som jag hoppats men den galopp som Cuben kan ge uteblev.

Själva flygningen var trevlig med snabb respons i rodren och med en överväldigande stigprestanda. Som varande första gången jag flög avancerat öppnade det en ny värld för mig. Roll, looping och hammerhead avklarades av mig med instruktörens hjälp, spin gjorde han själv!

Skaffar klubben en Bellanca kan jag tänka mig att överväga att flyga avance även om timkostnaden blir högre än de plan jag idag mest flyger. Som flygplan var det en trevlig bekantskap.



Arne Berggren:

Undertecknad hade förmånen att under LFK:s spaka själv dag flyga ett avancepass i Super Decathlon, tillsammans med en uppvisningspilot från Stockholm. Denne lät mig flyga hela passet med undantag för de tillfällen då han demonstrerade de olika manövrar som går att göra. På marken upplever jag planet som stabilt och lättmanövrerat. Sikten är mycket god i framsits. Planet accelererar mycket bra och roterar kort tid efter pådrag. Stigförmågan är mycket imponerande. Jag har själv ett stort antal timmar i Supercub och tycker att Super Decathlon beter sig betydligt stabilare både på marken och i luften. Vid avance flygning finns ingen anledning att bry sig om propelleromställningen. Det är väl snarare så att det underlättar mycket med en constant speed snurra där fram när man utför diverse trix runt om i lufthavet. Jag fick själv prova på looping, roll, topproll, quickroll, hjulning och ryggflygning. Efter dessa manövrar demonstrerade min instruktör en del av sitt avanceprogram, vilket fick mig att ångra att jag överhuvudtaget nämnt att jag hade avancetillstånd för segelflyg. Det krävs nog en hel del träning för att klara alla de G-krafter som man utsätts för, när en pilot i högre skolan utför sina konster i lufthavet. Det man kan säga om detta med avance flygning är att man som pilot verkligen lär sig att flyga med precision och detta gör att man blir en bättre pilot. Sen gäller det givetvis att man flyger med förnuft och med stora säkerhetsmarginaler. Jag tror att en anskaffning av ett flygplan i Super Decathlon's klass kan tillföra klubben mycket glädje i form av nya upplevelser. Som reseflygplan är planet ypperligt om man är två personer som skall resa tillsammans. Jag tror dock att en förutsättning för en lyckad satsning måste vara att timkostnaden för Super Decathlon, ej överstiger det som man får betala för en Archer.

Anders Walleman:

Jag tycker att Bellancan är en trevlig bekantskap, snäll, bekväm och lätt att flyga. Snäll eftersom jag trots spaken nästan i magen i sväng inte fick den att klippa, bekväm för att den känns ombonad och man sitter bra, och lättflugan för att den är stabil och distinkt att landa. Bidrar gör även att den har "vanliga" effektiva tåspetsbromsar, man slipper vänja om sig till skillnad från Cuben, samt att den klarar avsevärt mer sidvind. För att vara ett sporthjulsflygplan måste den vara mycket lättlandad, jag hoppas att flera medlemmar kan skola in sig på sporre om klubben skaffar en. Att den sedan kan passa bra som reseplan tack vare bra prestanda gör inte saken sämre.

Bellancan är mycket rolig att avancera med. Håller god fart igenom manövrarna, går att rolla ett par varv rakt upp, och möjligheten till inverterad flygning är pricken över i. Det går bra att bunta också om man gillar mycket minus-G.

Bestämmer sig klubben för en hoppas jag att det kan väcka mer intresse i klubben för aerobatics, planet ger möjlighet för att tävla så det är på tiden att det blir ett gäng som sysslar med det likväl som precisionsflygning.

# flygLEDAREN

Jag antar att ingen har undgått att höra talas om den pågående löneförhandlingen för svenska flygledare. När detta skrivs har ännu inget avtal skrivits på. Förhoppningsvis kommer ett avtal att slutas under de närmaste dagarna.

I media har, som så ofta, situationen inte återgivits på ett korrekt sätt. Enligt media består flygledarkåren av en samling välbetalda, maskande personer, som sjukskriver sig så snart ordet "löneförhandling" yppas.

Nu är situationen inte riktigt sådan. Svenska flygledare lever för närvarande under stor press på många arbetsplatser. Ett stort antal flygledare har sökt sig utomlands, där lönerna är väsentligt mycket högre. Svenska flygledare är eftertraktade utomlands, då utbildningen här anses mycket bra. Som exempel kan nämnas att en flygledare under utbildning i Danmark har lika mycket betalt som en färdig flygledare i Sverige. Ingångslönerna i Danmark och Norge motsvarar vad man har efter ca 7-8 år i tjänst i Sverige.

På många tjänsteställen är situationen kritisk på personalsidan. Upp till 30% av tjänsterna är vakanser på vissa trafikledningar, med följden att verksamheten bygger på att personalen arbetar övertid. Ju mer pressad situationen blir, ju fler söker sig utomlands - eller för den delen till det privata näringslivet. Med tanke på att varje förlorad flygledare har kostat ca 1.5 - 2 miljoner kronor att utbilda kan man ju säga att det är en stor förlust för luftfartsverket. Man har kommit in i en ond cirkel, och den kan bara brytas genom att lönerna kan konkurrera med utlandets, så att personalen stannar kvar inom landet. Då först kan vi komma ikapp med utbildningen av nya flygledare.

När detta trycks har "Lufttrum 98" varit i kraft ett tag. Förhoppningsvis har det förlupit utan alltför stora förseningar och incidenter. Jag skrev i förra numret att jag hoppas att var och en som flyger ser som sin skyldighet att sätta sig in i det nya lufrummet, och jag påminner alla som kanske inte hunnit med det ännu!!

Så var det dags att berätta vidare om flygledningens hisnande historia...

Den första gången i historien man utförde riktig ledning av ett flygplan var på julafton 1934. Hela norra Europa täcktes av en ordentlig snöstorm och ingen räknade med att någon skulle försöka flyga utan man hade stängt och gått hem för att fira jul. Då kom meddelande att en ABA-pilot hade mot allt sunt förnuft startat från Amsterdam för att gå till Malmö. Så folket fick avbryta firandet och pallra sig ut till flygplatsen igen. Flygplanet kom till Malmö och försökte landa, men kom inte ner, gick till Köpenhamn och kom inte ner. Hamburg var stängt, och Bremen likaså. Men det fanns ett litet fält i Rødbyhavn i Danmark där vädret inte var sämre än att man kunde tänkas landa där. Fältet sköttes av en flygplatsvakt och hans dotter, med utrustning bestående av stallyktor som belysning och en teleprinterlinje till Köpenhamn. Piloten flög med hjälp av pejlingar från Köpenhamn fram till i närheten av fältet. När flygplatsvakten kunde höra flygplanets motorer utfördes den första och troligen sista Z-landningen med hjälp av teleprinter. Flygplatsvakten ropade till sin dotter som teleprintade till Köpenhamn. Teleprinteroperatören meddelade telegrafisten på radiostationen som telegraferade till telegrafisten i flygplanet, som i sin tur skrek till piloten. Ner kom man ju, men man kan ju undra om inte jultomten hjälpte till...

1936 invigdes Bromma flygplats och då fick vi den första specialbyggda arbetsplatsen för flygledare. Det var inget torn, så som vi är vana vid att se det, utan ett litet specialinrett rum med balkong på övervåningen i stationsbyggnaden. Hit flyttade också Tedde Andersson och några till ur kadern som nu utökats till ett tiotal.

Teletekniken hade gått framåt och man hade fått enkla navigeringshjälpmedel som gjorde att piloten kunde hålla reda på sitt läge utan hjälp från marken. På radiosidan hade kortvågsradion kommit så långt i utvecklingen att man till nöds kunde prata med flygplanen. Den mesta trafiken utgick dock på telegrafi via radiostationen vilket ibland ställde till besvär, eftersom chefen för radiostationen nekade att vidarebefordra meddelande från flygplanen till flygledaren, med hänvisning till radiosekretessen...

Det var allt för den här gången...vi hörs på frekvensen...

*Per Wilhelmsson, Flygledare ATS Malmen*

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

# Hangarfesten



*Glada gäster låter sig väl smaka av ärtsoppan*



*Toastmaster Thorleif*

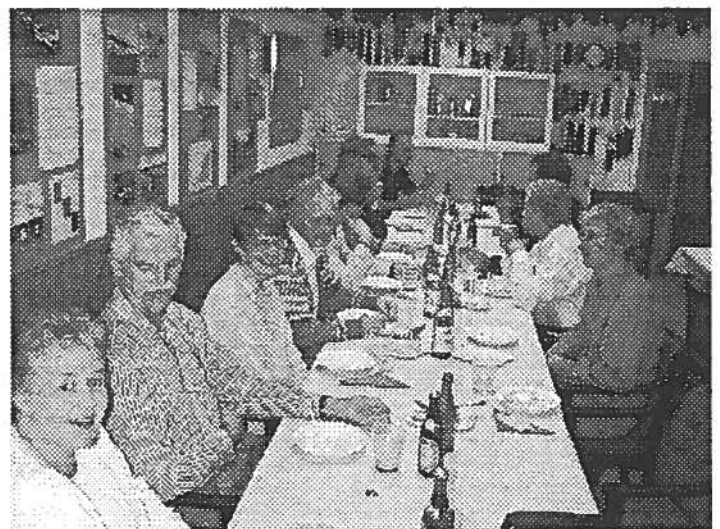
Hangarfesten 1998 blev en mycket lyckad tillställning med god ärtsoppa och ostkaka, tack vare Thorleif!

Eftersom deltagarantalet var relativt lågt, bara 14 pers, flyttades festen in till lektionssalen i stället för hangaren, så det blev lektionssalsfest i stället. Men de gäster som trots allt kommit hade en mycket trevlig samvaro.

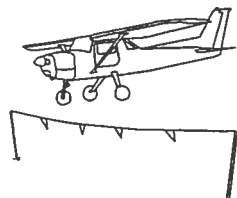
*/ Anders W*



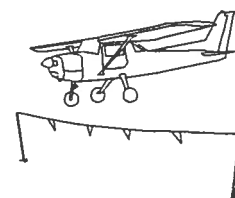
*John-Arne tar för sig av ostkakan*



*(Foto: Lars Östling)*



## Aktuella tävlingsresultat



| GRIPEN 4          |                  |         | Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
|-------------------|------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-------|-----|-----|--------------------|-----|-----|----------------|-----|-----|----------|-------|
| Datum: 1998-08-17 |                  |         | 5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder          |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
| Vind: 170/5       |                  |         | Bana: 29 Tävlingsledare: Seve Barth                                                                   |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
| Start nr          | Pilot            | Fpl SE- | Motor / normal                                                                                        |     |     | Nöd 1 |     |     | Nöd 2 (utan klaff) |     |     | Motor / hinder |     |     | Totalt   |       |
|                   |                  |         | m                                                                                                     | Anm | Pr. | m     | Anm | Pr. | m                  | Anm | Pr. | m              | Anm | Pr. | Sum. pr. | Plac. |
| 3                 | Göte Agenhed     | IFX     | 7                                                                                                     |     | 21  | 5     |     | 10  | 6                  |     | 12  | 5              |     | 15  | 58       | 1     |
| 1                 | Mats Modorato    | KMH     | 4                                                                                                     |     | 12  | 9     |     | 18  | 13                 |     | 26  | 3              |     | 9   | 65       | 2     |
| 5                 | Seve Barth       | IFX     | -9                                                                                                    |     | 63  | -2    |     | 8   | 7                  |     | 14  | -3             |     | 21  | 106      | 3     |
| 2                 | Lars Östling     | IFX     | 23                                                                                                    |     | 65  | 0     |     | 0   | -22                |     | 100 | 5              |     | 15  | 180      | 4     |
| 4                 | Nils-Erik Zander | IFX     | 41                                                                                                    |     | 125 | 7     |     | 14  | 22                 |     | 50  | 17             |     | 51  | 240      | 5     |

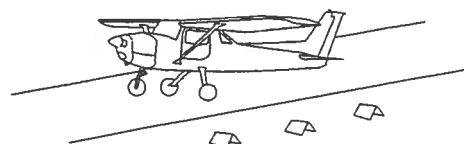
| GRIPEN 5          |                  |         | Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
|-------------------|------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-------|-----|-----|--------------------|-----|-----|----------------|-----|-----|----------|-------|
| Datum: 1998-09-01 |                  |         | 5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder          |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
| Vind: 060/4       |                  |         | Bana: 29 Tävlingsledare: Lars Östling                                                                 |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
| Start nr          | Pilot            | Fpl SE- | Motor / normal                                                                                        |     |     | Nöd 1 |     |     | Nöd 2 (utan klaff) |     |     | Motor / hinder |     |     | Totalt   |       |
|                   |                  |         | m                                                                                                     | Anm | Pr. | m     | Anm | Pr. | m                  | Anm | Pr. | m              | Anm | Pr. | Sum. pr. | Plac. |
| 5                 | Lars Östling     | IFX     | 7                                                                                                     |     | 21  | 4     |     | 8   | 0                  |     | 0   | 2              |     | 6   | 35       | 1     |
| 1                 | Seve Barth       | IFX     | 4                                                                                                     |     | 12  | 9     |     | 18  | -12                |     | 48  | 7              |     | 21  | 99       | 2     |
| 3                 | Nils-Erik Zander | IFX     | 7                                                                                                     |     | 21  | 10    |     | 20  | 10                 | 2a  | 170 | 10             |     | 30  | 241      | 3     |
| 4                 | Göte Agenhed     | IFX     | 5                                                                                                     |     | 15  | 17    | 2a  | 184 | >45                |     | 200 | 8              |     | 24  | 423      | 4     |
| 2                 | Gaute Thomassen  | KII     | 20                                                                                                    |     | 60  | >45   |     | 200 | >45                |     | 200 | 35             |     | 95  | 555      | 5     |

| GRIPEN 6          |                  |         | Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
|-------------------|------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-------|-----|-----|--------------------|-----|-----|----------------|-----|-----|----------|-------|
| Datum: 1998-09-12 |                  |         | 5) Otillåten motoranvändning 6) Otillåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder          |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
| Vind: 120/5-10    |                  |         | Bana: 11 Tävlingsledare: Seve Barth                                                                   |     |     |       |     |     |                    |     |     |                |     |     |          |       |
| Start nr          | Pilot            | Fpl SE- | Motor / normal                                                                                        |     |     | Nöd 1 |     |     | Nöd 2 (utan klaff) |     |     | Motor / hinder |     |     | Totalt   |       |
|                   |                  |         | m                                                                                                     | Anm | Pr. | m     | Anm | Pr. | m                  | Anm | Pr. | m              | Anm | Pr. | Sum. pr. | Plac. |
| 6                 | Tomas Karlsson   | KII     | -4                                                                                                    |     | 28  | <-25  |     | 200 | 6                  |     | 12  | 5              |     | 15  | 255      | 1     |
| 7                 | Seve Barth       | IFX     | -5                                                                                                    |     | 35  | -3    |     | 12  | 16                 | 2a  | 182 | -4             |     | 28  | 257      | 2     |
| 2                 | Mats Modorato    | KII     | 12                                                                                                    |     | 36  | <-25  |     | 200 | 5                  |     | 10  | 7              |     | 21  | 267      | 3     |
| 3                 | Nils-Erik Zander | IFX     | 1                                                                                                     |     | 3   | <-25  |     | 200 | 25                 |     | 50  | 13             |     | 39  | 292      | 4     |
| 1                 | Lars Östling     | IFX     | -13                                                                                                   |     | 91  | -3    |     | 12  | <-25               |     | 200 | -7             |     | 49  | 352      | 5     |
| 4                 | Håkan Börjesson  | KII     | -7                                                                                                    |     | 49  | <-25  |     | 200 | <-25               |     | 200 | 7              |     | 21  | 470      | 6     |
| 5                 | Göte Agenhed     | IFX     | <-25                                                                                                  |     | 400 | <-25  |     | 200 | 0                  |     | 0   | 12             |     | 36  | 636      | 7     |

Deltävlingen Gripen 6 är även Linköpingsmästerskapstävling, vilket innebär att

**Tomas Karlsson är Linköpingsmästare 1998!**

Grattis!



Nedan följer en sammansfattad version av enkätsvaren som ett resultat av medlemsenkäten. Resultaten är sammanställda av Mats Warstedt och Håkan Börjesson.

## Redovisning av enkätsvar

**Fråga 1.** Antal svar var 63. Detta utgör ca 1/3 av antalet flygande medlemmar i klubben.

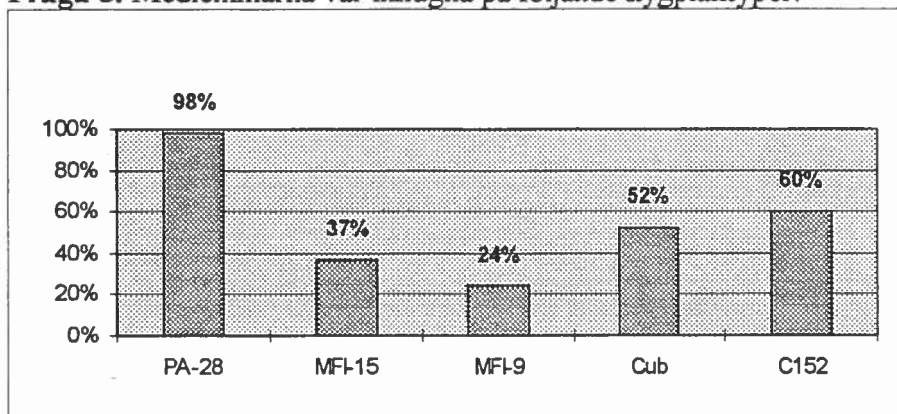
**Fråga 2.** Medelåldern för de svarande var 40 år.

### Flygning:

**Fråga 3.** Av de svarande hade 89% A-cert, 8% B-cert medan resten var under utbildning. 17% hade I-bevis och 32% mörkerbehörighet. 6% hade behörighet för avance, 17% för bogsering och 2% för sjöflyg. 2% var flyglärare.

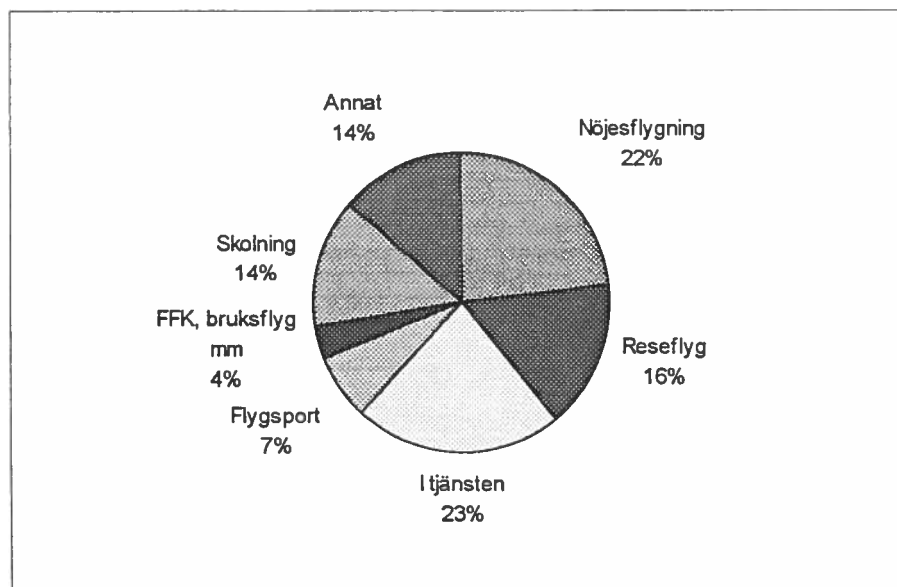
**Fråga 4.** Genomsnittliga antalet flygtimmar var 580 timmar.

**Fråga 5.** Medlemmarna var influgna på följande flygplantyper:



**Fråga 6 & 7.** Medlemmarna flög under 1997 i snitt 18.7 tim i LFK och 21.0 i andra klubbar. Under 1996 var motsvarande siffror 17.1 respektive 19.3 timmar. Under 1995 var motsvarande siffror 15.6 respektive 16.6 timmar.

**Fråga 8.** Flygningarna under 1997 fördelade sig på följande sätt:



Under "Annat" listades följande:

- PFT
- Träning för att hålla certet
- Segelflygbogsering
- Uppfyllande av "10-timmarskravet" (ej nöje!)
- Tekniska kontrollflygningar
- Inflygning nya flygplantyper
- Uppflygningar (som kontrollant)
- Flygsläp
- Flyga fallskärmshoppare

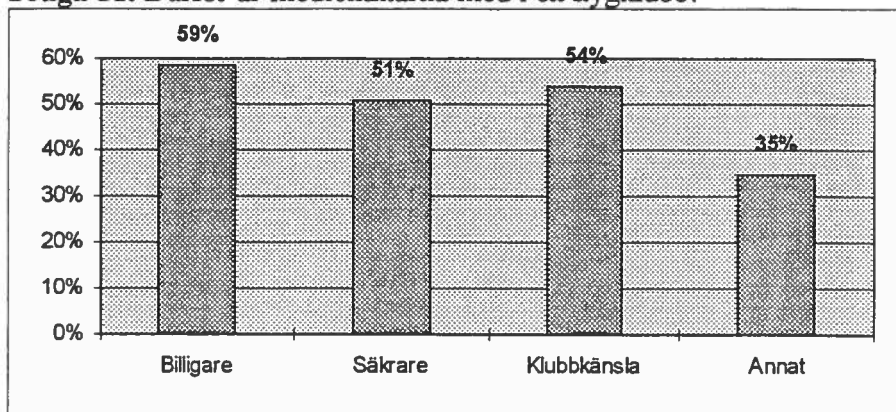
**Fråga 9 & 10.** På frågan om de skulle vilja flyga mer, så svarade 92% ja. Av dessa skulle:

- 69% flyga mer om det var billigare att flyga.
- 38% skulle flyga mer om klubben hade andra flygplan. Av dessa tyckte 54% att klubben skulle ha ett bättre reseflygplan med full IFR, högre marschfart, bättre komfort och gärna avisning. 42% av flygplansivarna ansåg att klubben skulle satsa på ett bättre flygplan för aerobatic, då MFI-15 inte anses uppfylla kraven på ett bra och säkert flygplan. 12% tyckte att klubben skulle bygga och flyga experimental-flygplan, främst för att de är billigare både att anskaffa och driva.
- 60% anförde andra skäl till att flyga mer t.ex.
  - Mer tid/fritid. Tiden räcker inte till med familj, hus, jobb, andra hobbies mm
  - Mindre arbete = Mer tid
  - Tid och pengar
  - En bättre klubbkänsla; "Att jag som medlem behövs"
  - Bättre väder (!), särskilt på vintern
  - Mer semester och mer VFR
  - Fler klubbresor inom och utanför Sverige, även enklare arrangemang
  - Spontan planerade utflykter på t.ex. onsdagsträffarna
  - Flygning i tjänsten
  - Bättre tillgång/tillgänglighet på Cadetter på sommaren
  - Bättre tillgång/tillgänglighet till flygplan för bokning med kort varsel
  - Gemensamma utflykter
  - Bättre social samvaro på klubben
  - Bättre utrymme i lufterummet
  - Mer kontakt och flygning med erfarna piloter
  - Vidareutbildning på "nya" certifikattyper
  - Mer intresse från vänner (potentiella passagerare)



## Flygklubben:

Fråga 11. Därför är medlemmarna med i en flygklubb:



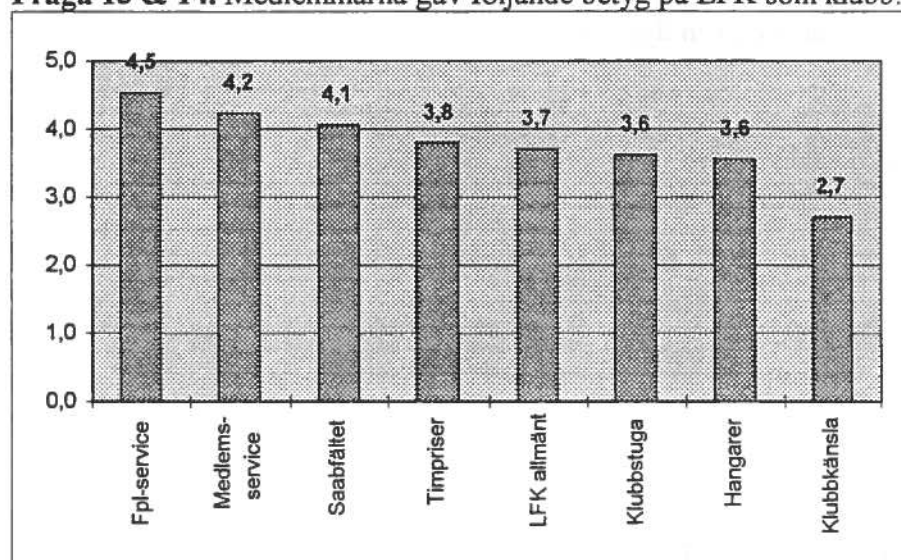
Under "Annat" framkom följande skäl:

- Flygklubben är det "smidigaste" alternativet
- Tillgång till flygplan
- Möjlighet till skolning
- Bra sätt att komma in i flyget
- Jag flyger för lite för att ha eget flygplan
- Enda alternativet att få hyra flygplan
- Få möjlighet att snabbt resa längre sträckor billigt i arbetet och privat
- Bra A-utbildning
- Enda rimliga möjligheten att kunna flyga
- Enklare än att äga eget
- Ej ekonomiskt att äga flygplan själv
- Det finns någon som har ansvaret

Fråga 12. 43% av medlemmarna var med i en annan flygklubb. Dessa var:

- |                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| • FC FK (7)               | • Landskrona FK        |
| • Linköpings SFK (6)      | • Aeroklubben Göteborg |
| • Nyköpings FK (3)        | • Chalmers FK          |
| • F3 Veteranflygklubb (2) | • Norrköpings AFK      |
| • Feringe SFK             | • Motala FK            |
| • Älvsbyn FK              | • Varbergs FK          |
| • Ovansiljans FK          | • F17 FK               |
| • Borlänge FK             | • KSAK DM              |
| • Lycksele FK             | • Botkyrka FK          |
| • Malmens FK              | • Sundsvalls FS        |
| • EAA                     | • SAS FK               |
| • Kristianstads FK        |                        |

**Fråga 13 & 14. Medlemmarna gav följande betyg på LFK som klubb:**



**Fråga 15. Så här förbättrar vi klubbkänslan:**

- Förslaget med mindre arbetsgrupper inom klubben var mycket bra
- Etablera kontakt med ett antal vänklubbar - satsa på gästflygningar
- Det ligger inte i tiden det här med "klubbkänsla" - lättare i en mindre flygklubb
- Förvånansvärt bra klubbkänsla för att vara en så stor flygklubb
- Det viktigaste är nog att alla har en positiv inställning till alla medlemmar
- En rejäl upprustning av klubbstugan
- Locka fler att börja tävla
- Underlätta för besökare från andra klubbar att komma till LFK och Saab-fältet
- Mer aktiviteter anpassade till de nya medlemmarnas ålder
- Bort med Saab-andan och flygstressen
- Ge flygtid som belöning för flygplanunderhåll
- Använd LFK:s hemsida som "klotterplank" t.ex. för att få resällskap
- Aktiviteter typ arbetskvällar
- Studiebesök på olika ställen (SAS, Skyways, LFV mm)
- Fler samordnade resor inom och utanför Sverige
- Engagera fler i styrelsearbetet genom att sätta maxtid för styrelseuppdrag
- Initiativet med fredagspub är bra och bör fortsätta
- Engagera fruar, fästmöer, sambos osv
- Aktiviteter där anhöriga kan känna sig mer involverade
- Gemensamma aktiviteter: föredrag, kurser
- Att bättre ta hand om nya piloter t ex så att de vågar ställa upp i tävlingar
- Mer spontan hjälp från medlem till medlem
- Få erfarna piloter att engagera sig lite mer i de nya medlemmarna
- Det är upp till den enskilde - att försöka vara trevliga, hjälpsamma och tillmötesgående
- Viktigt att arrangemang och aktiviteter genomförs fullt ut - annars tappar man förtroendet
- Temakvällar: flygsäkerhet, GPS, matlagning, vinprovning mm
- Styrelsemedlemmarna bör vistas oftare på klubben
- Flytta från Saab-fältet till ett eget fält utanför stan



- Fortsätt med onsdagsfikat

### **Engagemang:**

**Fråga 16.** Medlemmarna fick gradera hur aktiva de upplevde sig själva. På en skala från "Inte alls" (1) till "Mycket aktiv" (5), så blev medelvärdet 2.3, dvs med en övervikt åt det passiva hållet. 41% kan tänka sig att aktivera sig mer i klubbarbetet, och vill göra det på följande sätt:

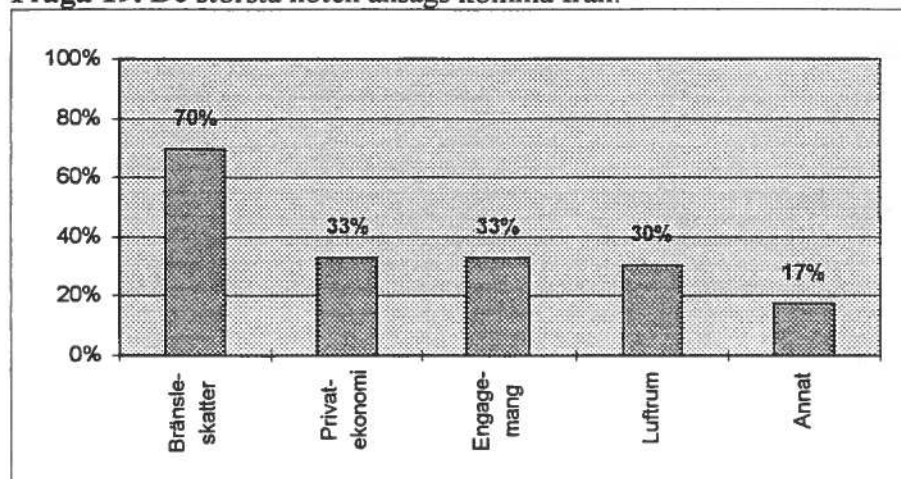
- Flygsäkerhetsarbete
- Deltaga i fler klubbaktiviteter
- PR-aktiviteter
- Flygplansanskaffning
- Checkflygare
- Hålla flygplanen i skick
- Mer umgänge före och efter flygningen
- Tävlingar
- Tävlingsfunktionär
- Aerobaticflygplan
- Kontakt med kompisklubbar
- Verkstadsarbeten
- Styrelsearbete
- Temakvällar
- Teorilärare på A-certkursen
- Arbetsgrupp/sektion
- För att minska klubbens kostnader
- Reseflyg
- Studiebesök
- Flyga mer(!)

**Fråga 17.** 25% kan tänka sig att betala mer för att öka/bibehålla kontors- och verkstads-servicen.

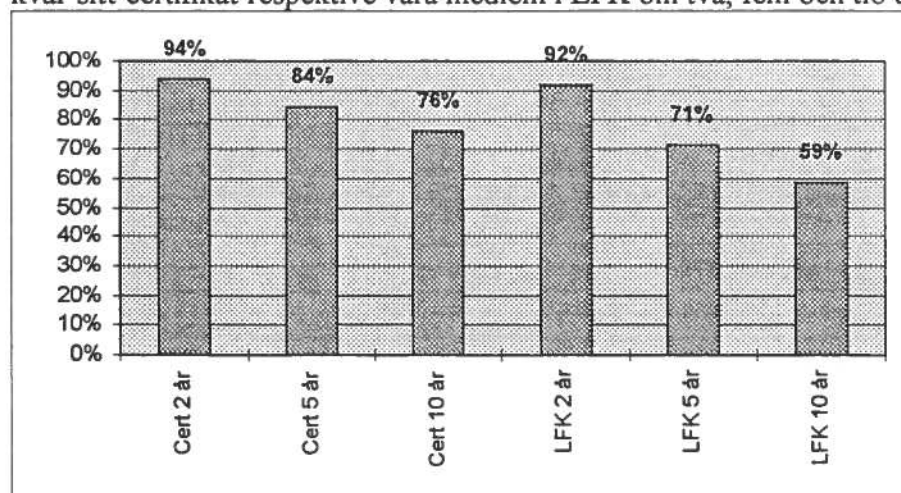
### **Framtiden:**

**Fråga 18.** Medlemmarna gav sin syn på hur framtiden ser ut för flygklubbarna. Om skalan från "Mycket kärvar" till "Mycket bättre" kvantifieras från 1 till 5, så hamnade medelvärdet på 2.3, dvs med en övervikt åt det kärvar hållet.

**Fråga 19.** De största hoten ansågs komma från:



**Fråga 20 & 21.** I följande diagram redovisas hur stor andel av medlemmarna som tror sig ha kvar sitt certifikat respektive vara medlem i LFK om två, fem och tio år.



**Fråga 22.** Så här kan LFK bredda verksamheten:

- Egen AVA-lärare
- Mer PR och marknadsföring
- Minska IFR-hysterin - de flesta vill flyga i billiga flygplan utan en massa instrument
- Anskaffa ett attraktivt reseflygplan - involvera även andra intressenter i detta
- Byt/sälj vissa udda flygplan - anskaffa ett kombinerat aerobatic-/tävlingsflygplan
- Engagera medlemmarna för flyganknutna föredrag på klubbträffarna
- Mer flygpropaganda - få upp fler människor i luften, särskilt potentiella piloter
- Flygläroartutbildning och operativa teorikurser med riksintag
- Finns verkligen underlag för fyra flygplantyper i klubben?
- Skaffa en bokningsdator för att förbättra möjligheten att boka flygplan
- Utveckla Klefborgs idé om intressegrupper
- Förenkla för de medlemmar som har egna flygplan
- Utöka möjligheten till träning i en bra simulator för att hålla flygtrimmen - billigare än idag
- Skapa aerobaticgrupp med intresserade - ev. tävling, men framför allt social verksamhet
- Komplettera med en sjökärra av typ Cub eller Cessna - Undersök intresset!
- Satsa mer på företagskunderna - riskerar dock minska klubbkänslan och öka bolagsstämpeln

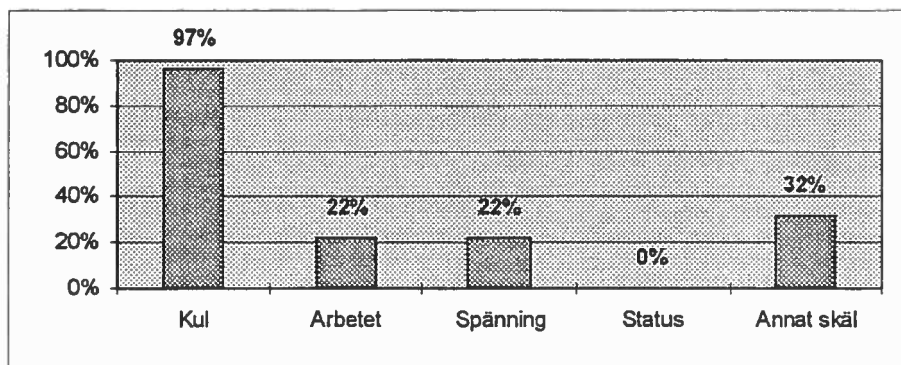
- Få folk att flyga på ett konstruktivt sätt (ej stjärtsvängar), så att de får mersmak för flygning
- Ungdomsverksamhet är en nödvändighet. Vi håller på att förgubbas!
- Gå in på andra områden än flygning, för att se och synas
- Företag, högskolor mm borde erbjudas introkurser för anställda och rundflyg vid kundbesök
- Vissa personer på klubben måste bli mer "säljande" - idag känner man sig bortskrämd ibland
- Utvidga skolverksamheten inom avance - egen lärare och bättre flygplan
- Bilda en "Oldtimer"-sektion för personer med intresse för äldre flygplan á la Västerås
- Renodla flygplanparken till PA28 - skaffa ytterligare en "billig" PA28
- Skaffa ett reseflygplan (IFR + avisning) som kan användas för tjänsteresor
- Inskränk A-kurserna till vartannat år - satsa på vidareutbildning av befintliga certinnehavare
- Utred om LFK kan öka antalet X-klassade flygplan, för att få lägre timkostnader
- LFK bör ta ett krafttag med hemsidan: Medlemsinfo, planeringsunderlag, prislistor mm
- Engagera fler medlemmar till flygsport

**Fråga 23.** Så här kan vi generera mer intäkter till LFK:

- Aggressiv annonsering för rundflyg bland förskolor, flygteknikgymnasium, högskolan mm
- Större och bättre marknadsföring
- Ta fram en skrift som enkelt och tydligt beskriver vad som krävs för att ta / behålla ett cert
- Marknadsför Östgötaflyg till fler företag och organisationer
- Se till att företagsflygningar debiteras fullt ut dvs ej åtnjuter rabatter
- Företagspaket av typen "Spaka själv under konferensen"
- Uthyrning av överkapacitet t.ex. i verkstad och flygplan
- Lagg ner Östgötaflyg - Satsa på LFK så att medlemmarnas flygande kan generera pengar
- Utred om det går att få vissa bidrag för ungdomsverksamhet
- Bygg ett högt torn vid LFK med kafeteria på toppen med utsikt över banan och Roxen
- Bjud in allmänheten till en "Flygklubbsdag" med rundflyg, "spaka själv" mm
- Sälj Bingolotter
- Sponsring av flygplan med betald reklamplats på flygplanet
- Erbjud service på andras klubbars flygplan

**Socialt:**

**Fråga 24.** Därför flyger medlemmarna:



**Fråga 25.** 76% av medlemmarna hade familj. Familjens inställning till flygning graderades från "Mycket negativ" (1) till "Mycket positiv" (5) och medelvärdet blev 3.7 dvs övervägande positiv. Där inställningen var negativ väge faktorerna "Kostnad", "Tid" och "Farligt" lika tungt.

### Allmänna synpunkter:

#### **Fråga 26.**

- Viktigt att få fram nya, friska krafter (med redundans) för de tunga styrelseposterna
- Rikta värvningsreklamen så att fler tjejer börjar flyga
- Inför regressiv prissättning för att locka till ökat flygtidsuttag
- Kompensera uteblivna kraftlinjeinspektioner med mera rundflyg
- Dialogen med medlemmarna måste utvidgas - bättre styrelserepresentation på klubben
- Minska vissa schemalagda aktiviteter - skapa utrymme för mer spontana insatser
- Mer aktiviteter på fredag/lördag i stället för vardagskvällar
- Utbilda eleverna tidigt i vad som krävs för att driva en flygklubb, utse "klassföreståndare"
- Anordna "Öppet Hus"; Bjud in andra klubbar även icke flygklubbar
- Få intressanta personer att hålla föreläsningar knutna till flyget
- Anordna mer tillställningar och jippon; klubben måste erbjuda mer än bara flygning
- LFK måste bli en mer öppen klubb, där medlemmarna träffas och sköter om tillgångarna
- LFK är kanske lite dyrare än andra flygklubbar, men allt fungerar - storleken har betydelse!
- LFK präglas av mycket tvång och ibland omotiverade regler - bör bli mer "liberal"
- Utse en JAR FCL-handläggare/specialist för att möjliggöra nya intäktskällor
- Behåll en modern och välskött flygplanpark med låg timprisnivå, gärna kopplade rabatter
- Uppmärksamma att flygplanens standard inte är vad den har varit, trots Thors goda insatser
- Öka flygintresset bland ungdomar genom att gå ut till skolor och fritidsgårdar med inbjudan
- Skaffa bättre hangarer, så att man kan ta in/ut flygplan utan att behöva flytta andra flygplan
- Verka för bättre öppettider och bättre service på Saab-fältet
- Arbeta för att förändra Saab-fältets attityd gentemot andra verksamheter än Saabs egen
- Sprid erfarenheterna från erfarna piloter i större utsträckning
- Ordna bättre och billigare alternativ för träning i simulator
- Utöka flyglärarkapaciteten i tider med många elever, så att de kan komma snabbare till cert
- Positivism! Förvalta LFK:s unika position: ekonomin, orten och fältet
- LFK kostym är f.n. för stor. Kan vi växa i den? Omkostnaderna måste anpassas
- Svårt att engagera medlemmar; De flesta har alldeles för mycket omkring sig!
- Rusta upp klubbstugan, så att kläderna inte luktar mögel efter ett besök

- Styrelsen bör gå på en charmkurs
- Tävlingsformen rallyflyg bör provas - mer träningsflyg, där vi flyger tillsammans
- Dela klubben i två delar: En för aktiva med låga timpriser och en för passiva med höga
- Det är nödvändigt med en kraftig föryngring
- Investera - Undersök om det finns möjlighet att gå in i något/några kommunala projekt
- Starta "Flygluffa Sverige runt" som ett alternativ till Fly-In
- Utbildning med hög kvalitet är A och O - "sälj" LFK:s bra kurser till mindre klubbar
- LFK bör visa upp sig mer i lokala medier t ex om SM98, reseflyg- och spaka själv-reportage
- Gör klubben mer "lättillgänglig" med affischer utanför klubben och på stan - utbilda jouren
- Planera flygningen under A-kursen bättre, så att man kan få bättre kontinuitet i utbildningen
- Börja med fadderverksamhet för nya medlemmar
- Mer konstruktiv uppföljning/kritik efter skolpassen, så att man kan läsa på / träna simulator
- Vänd arbetsplikten till något positivt - belöna med flygtid istället för straffa med avgifter
- Håll nere kostnaderna
- Klubben borde satsa på att få in mer ungdomar
- Det viktigaste är att hålla ner kostnaderna - då flyger vi mer och är mer på klubben
- Alla kategorier av flygare måste plats i en klubb - fungerar bra i LFK idag
- Se till att medlemmarna har anledning att komma till klubben även då de inte ska flyga
- Ordna återträffar med den "egna" A-certkursen
- Främja teknikkunskan och kamratskapet genom exempelvis ett fpl-planbygge á la MFI-9
- Satsa på de nya medlemmarna - efter en bra grundutbildning hamnar man i ett vakuum

