

KONTAKTEN

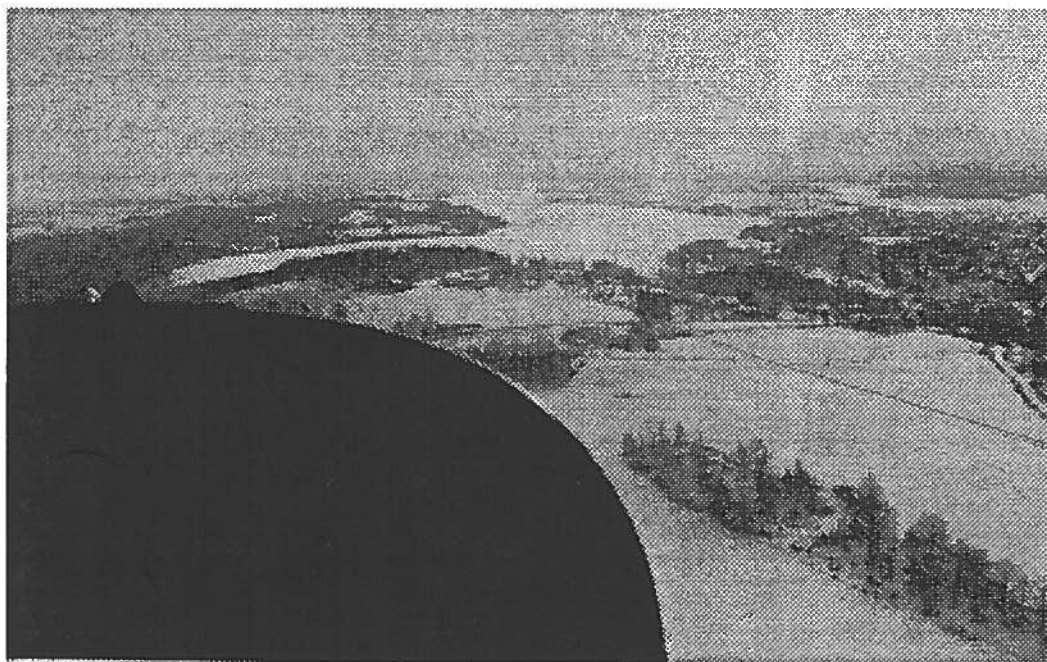
MEDELSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



Nummer 6 1998



Snart kanske man kan landa på isen igen!

Innehåll:

Ordförandens spalt Håkan om flygplansförsäljning m.m.	Flygchefen har ordet Sture om Östgöta TMA och kallstarter	Akaflieg Anna berättar om Akaflieg i Stuttgart!
FlygLEDAREN Per berättar om Malmens rapportpunkter och om trafikledningens historia	Tävlingsresultat Resultaten från Nattugglan 4	Klubbafton Den 27 januari kl. 18:30 arrangeras en högtintressant klubbafton med meteorolog!
GPS-aktuellt Ernst om statusen på våra GPS- mottagare	Tävlingskalender Kalender över 1999 års tävlingar	Aktivitetskalender Planerade aktiviteter i klubben 1999
Puben Steep Approach Bilder från puben, som var välbesökt!	Jourblankett Redovisning av arbetsplikt 1998	Nya jourregler Nya regler för arbetsplikt 1999
	Sammandrag från allmänna klubbmötet	...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa
Kontakten (nr. 1 -99): 6/2

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webadress

www.lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 6

Så var det dags för ytterligare en Kontakten, denna gång årets sista.

Ett roligt inslag i detta nummer är ett reportage från Akaflieg i Tyskland som Anna Emilson gjort. Jag hoppas att fler i klubben följer hennes exempel och skriver några rader om sina flygäventyr. Dessutom, alla ni som har speciella kunskanden på olika områden – skriv och berätta, som Per Wilhelmsson gör om trafikledning! Det gör en mycket roligare och mer läsvärd Kontakten!

Planerade manusstoppdatum för Kontakten 1999 är:

6/2, 3/4, 29/5, 7/8, 2/10 och 27/11 – alla lördagar.

Jag tar gärna emot bidrag via email, men notera att jag har bytt adress sedan förra numret. Nya adressen är: anders.wallerman@telia.com.

Tryckeriet vi anlitar för Kontakten har aviserat att de numera kan ta emot underlag på datamedia i stället för pappersutskrift. Från och med nästa nummer skall jag försöka utnyttja den möjligheten, vilket förhoppningsvis ger lite bättre kvalitet på kopieringen. Framför allt gäller det bilderna, som hittills som bekant varit usla. Bara det att jag slipper använda min ålderdomliga skrivare borde ge en viss skillnad.

Du vet väl att sidan "På Gång" på klubbens hemsidor innehåller de flesta aktiviteter som är på gång i klubben? Meningen är att det skall bli lättare att komma ihåg dem. Tänk dock på att använda "Uppdatera", "Reload" eller vad det heter i just ditt bläddrarprogram, så att du säkert ser den senaste utgåvan av sidan! Adressen till hemsidorna är www.lfk.se.

Trevlig läsning och god jul

Anders W, redaktör



GOD JUL
och
GOTT NYTT ÅR

önskar styrelsen



Ordförandens spalt



Så har vi snart avverkat ett ytterligare flygår. 1998 kommer förhoppningsvis att gå till historien som det sämsta flygåret på länge och förhoppningsvis lång tid framöver. Vädret kan vi inte påverka men engagemanget i klubben kan vi påverka tillsammans. Under hösten har styrelsen arbetat intensivt med att få fram en lösning på flygplansfrågan. Bakgrunden är ytterligare en gång att vi behöver flygplanstyper med ett brett användningsområde som har förutsättningar till ett bra utnyttjande. Som meddelats tidigare så har styrelsen undersökt möjligheten att sälja MFI 9 och MFI 15. När det gäller MFI 15 så kommer den att vara kvar i klubben då vi tror att ersättaren Bellanca Super Decathlon kommer att konkurrera ut vår Super Cub då användningsområdena är liknande. Bellanca lämpar sig dessutom för avance och reseflyg. Det har dessutom visats ett stort intresse och engagemang kring MFI 15 som vi skall ta till vara och göra något bra av. Efter denna affär så kommer styrelsen arbeta vidare med reseflygplanfrågan där förslaget att byta en Archer mot en Saratoga kvarstår. Saratogan kommer att bli ett utmärkt komplement till flygplansflottan. Jag tänker närmast på resesällskap med t. ex. 4 personer och ett rejält bagage som vill göra en skid- eller golfresa över en helg. Låter inte detta spännande?

Enbart byte av olika flygplan säkrar inte klubbens framtid. Under mitt snart första år som ordförande så anser jag och många med mig att vi måste öka engagemanget bland klubbmedlemmarna radikalt för att säkra vår framtid. Det finns en stor potential då tillväxten är god med stort intresse för våra utbildningar såväl som tidigare nämnts ett stort antal deltagare på höstens A-kurs och ännu bättre ett större antal på IFR-kursen. Vi är en klubb som har jämförelsevis bra förutsättningar och det skall vi ta vara på. Vad vi måste göra under 1999 är att bilda grupper som komplement till dagens organisation som tar hand om marknadsföring, sponsring, skötsel av anläggningar och flygplan o s v. Vi är ca 350 medlemmar inkl aktiva, stödjande och hedersmedlemmar. Om vi hjälps åt på ett förnuftigt sätt så kommer inte arbetsbördan bli så betungande för den enskilde medlemmen. Styrelsen återkommer i början på 1999. Året då vi tillsammans skall vända den nedåtgående trenden!

God Jul och Gott Nytt Flygår 1999

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Den nystartade IFR-teorikursen fick inte mindre än 15 deltagare varav 5 från Norrköping. Stort intresse således, både för IFR och A-cert. Så nu har vi snarare lärarbrist än elevbrist, och vi hoppas att Rolle snart kommer tillbaka från sin sjukskrivning.

Kartorna för Östgöta TMA tog snart slut efter införandet av nya luftrummet, men i december ska det komma en ny upplaga. Observera den något komplicerade undersidan av Östgöta TMA. Större delen av TMA täcks av sektorema Linköping, Norrköping och Nyköping med en undersida på 1600 fot MSL. Dessa sektorer är aktiva om antingen Östgöta Kontroll eller aktuellt kontrolltorn är öppet. (Det är alltså i stort sett bara på natten som den generella undersidan på 4500 fot är aktuell). Observera att om ÖKC är stängt och Saab är öppet, så är det Saab-tornet (118.8) som har hand om TMA-delen Sektor Linköping

mellan 1600 och 4500 fot. Allt detta står i AIP och framgår inte av kartorna.

Det är nu vinter och flygplanen är ofta kalla på morgnarna även om VI normalt har varmluften på i hangaren mellan kl 5 och 9 på morgonen. För att undvika startproblem ger Du 7 - 8 snapsar innan Du gör första startförsök. Låt inte heller flygplanet stå ute för länge i stark kyla innan Du startar.

Sven Hammarström gratuleras till sitt nyförvärvade IFR-bevis.

PFT-teorikvällar under 1999 blir måndagarna 1 mars, 31 maj, 30 augusti och 29 november.

Gott Nytt Flygår 1999!

Sture B

Sammandrag från allmänna klubbmötet

Onsdagen den 26/11 hölls LFK:s allmänna klubbmöte i VIP-rummet på Flygvapenmuseet (istället för Flygets hus på grund av lite strul med en avbruten nyckel).
Mötet samlade 25-talet medlemmar.

Ordföranden Håkan Börjesson öppnade mötet och hälsade samtliga välkomna.

Håkan redogjorde därefter kortfattat för verksamheten inom flygklubben för 1998 så här långt. Bland annat omnämndes att flygtidsuttaget för hela 1998 troligtvis kommer att bli knappt 3000 timmar vilket tyvärr är det lägsta på flera år. Det dåliga sommarvädret är sannolikt en av orsakerna till det låga flygtidsuttaget. Flygplanen och den tekniska tjänsten har fungerat bra under året. Ekonomin i klubben är fortfarande god. Vi har haft en aktiv klubbverksamhet under året med bl a flera fester, reseflyg och öppet hus. Reklam och marknadsföring för klubbens verksamhet har legat på ungefär samma nivå som föregående år. Kursverksamheten (både A- och I-kurserna) har bra beläggning. Inom stationstjänsten har LFK under året skrivit ett avtal med Saab om en gemensam tankanläggning (innefattande även upprustning och en liten förflyttning av vår tankanläggning). Flera ALU-arbetare har bl a sysselsatts med upprustning av klubbhuset. Det har beslutats om att ytterligare en hangar skall byggas (mellan trähangaren och klubbhuset). Jourtjänsten har fungerat tillfredställande under året. Inom tävlingsverksamheten har de traditionella tävlingarna genomförts. Safaritävlingen uteblev dock i år eftersom LFK tillsammans med NAFK stod som arrangörer för SM i precisionsflygning på Bråvalla. SM-arrangemanget var mycket lyckat. Sture Bjelkåker kompletterade med att presentera flygtidsstatistik per flyg- och flygplankategori de senaste 10 åren. Sture redogjorde också för Östgötaflygs verksamhet under året som bl a bestått av reklamsläpflygning, skogsinventering, rundflyg och fotoflyg. Den regniga sommaren gjorde dock att brandflyget helt uteblev. En satsning på mer och effektivare marknadsföring av såväl Östgötaflygs som LFK:s verksamheter eftersträvas i framtiden.

Planerna för respektive verksamhetsområde under 1999 genomgicks. En kort sammanfattning ges nedan.

Stations- och jourtjänsten: Vissa av reglerna för jourtjänsten kommer att förändras till nästkommande år. Bokning av jour skall göras innan 1 mars, därefter fördelas kvarvarande tider. Jourplikten gäller oavsett flygtid.

Kursverksamheten: Två A-kurser (en höst- och en vårkurs) samt flera PFT-kurser kommer att genomföras. En kurs för konvertering av utländska flyglärovis planeras.

Klubbverksamheten: Flera arrangemang planeras under 1999. Bl a kommer meteorologiaften, reseflyg, vår- och höstfest samt reseflyg att genomföras.

Marknadsföring/reklam: Denna verksamhet är i huvudsak till för att locka nya elever och medlemmar till klubben. Aktiviteter i form av reklambladsutskick, skärmväggspresentationer, öppet hus dagar, annonsering och försäljning av reklamplatser kommer att genomföras under nästa år. Strävan är att utöka detta verksamhetsområde med nya grepp t ex genom att tillsätta en grupp som kontinuerligt arbetar med marknadsföringen.

Tävlingsverksamheten: Under 1999 planeras följande LFK-tävlingar att genomföras. KM och debutanttävlingen, Safaritävlingen, 6 st Gripentävlingar och 6 st Nattugglantävlingar.

Flyg- och skolverksamheten: Det råder för närvarande stor tillgång på elever, såväl A- som I-elever. Ett problem är dock att det råder brist på flyglärare, eftersom Roland Petterson olyckligtvis har varit och fortfarande är sjuk. Någonting måste därför göras för att lösa flygläraryrket.

Östgötaflyg: En satsning på bättre marknadsföring för våra verksamheter inom Östgötaflyg såsom reklamsläp, skogsinventering, foto- och rundflyg behöver göras under 1999. Förslag att genomföra exempelvis rundflyg och spaka själv aktiviteter även på omkringliggande flygfält framkom.

Efter dessa genomgångar informerades om de planerade förändringarna i flygplanparken. I korthet innebär dessa planer följande. SE-XIS (MFI-9) är utbjuden till försäljning. SE-ILB (MFI-15) kommer att behållas i klubben och istället planeras SE-KEG (PA-18) att bjudas ut till försäljning och ersättas av en Bellanca Dechatlon. I en nästa etapp kommer reseflygplanfrågan att behandlas där bl a diskussioner om att ersätta en av Archarna med ett större reseflygplan, typ Piper Saratoga (eller motsvarande) har förekommit.

Jan Klefborg presenterade en resultatöversikt för de senaste åren samt en budget för 1999. Jan presenterade även ett förslag på ny prissättning för flygtimpriset.

Medlemsavgifterna för 1999 beslutades höjas, bl a som följd av de höjda avgifterna till KSAK. De nya medlemsavgifterna för 1999 blir enligt följande:

<u>Födelseår</u>	<u>Orinarie medlem</u>	<u>Gästande medlem</u>	<u>Stödande medlem</u>
- 1934	625 kr	450 kr	170 kr
1935 - 1978	800 kr	500 kr	170 kr
1979 - 1983	525 kr	380 kr	170 kr
1984 -	475 kr	130 kr	120 kr

Totala antalet medlemmar är för närvarande 386 st.

Under övriga frågor uppkom förslag på att som alternativ till att låna pengar för nya flygplaninköp höja det deponerade kapitalet.

Håkan Börjesson informerade även om att undersökningar om möjligheten att arrangera en flygdag på Saab-fältet under år 2000 (som dessutom är flygets år) har påbörjats.

Tomas Karlsson
Sekreterare LFK

Planerade aktiviteter Linköping Flygklubb 1999

Fredagen den 27 november är det Pubafton i klubbhuset (se kontakten) tag med vänner och tillbringa en fredagskväll i klubbhuset. **Öppnar klockan 19,00.**

Onsdagen den 27 januari klockan 18,30 arrangeras en högintressant klubbafon med tema meteorologi, detta 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 samt förmedlar väderprognoser för oss piloter. Antalet platser är begränsat, anmälningslista finns på klubben.

Torsdagen den 4 mars klockan 18,30 är dag för första planeringsmöte inför sommarens reseflyg. Alla intresserade kom till mötet så vi kan diskutera lämpliga rese mål.

Fredagen den 18 juni klockan 18,30 är det tid för **vårfesten**, vad vi kommer att förtära samt vad programmet i övrigt blir kommer jag tillbaka till i kontakten och på anslagstavlan där även anmälningslista kommer att finnas.

Jag tar tacksamt emot förslag till inslag i programmet.

Lördagen den 4 september med söndagen den 5 som reserv arrangerar LFK en dag som kommer att kallas **Öppet hus på Linköping Flygklubb**. Då kommer klubbens flygplan att visas vi kommer att arrangera rundflyg och spaka själv, utöver detta avser vi om möjligt inbjuda andra piloter att komma och gästa oss med sina flygplan.

Även Linköpings Fallskämsklubb och någon ballongflygare kommer att inbjudas för att förgylla helgen.

Givetvis kommer även förtäring såsom hamburgare ,varmkorv mm att erbjudas.

Som ni förstår kommer det behövas mycket aktivitet från oss medlemmar för att klara av detta så ring gärna mig om ni vill hjälpa till och om någon har en idé till programinslag hör av er.

Torsdagen den 23 september klockan 19,00 är dag för vår **Hangarfest**. Efter 98 års succé med ärtsoppa och mera så håller vi fast vid det.

Onsdagskvällar har vi fortfarande som tidpunkt för spontana träffar då kortare utflykter med våra flygplan kan planeras eller bara för att umgås och ha trevligt.

Vårfesten och vår Hangarfest är menade som årligen återkommande inslag vid samma tidpunkt.

Om det visar sig bli bra gensvar på det öppet hus som planeras så kommer även det bli ett årligt återkommande inslag vid samma tidpunkt.

Detta är vad som har planerats i nuläget november 98, men det måste finnas många andra klubbmedlemmar med friska förslag, det är från dessa jag behöver hjälp så att klubbaktiviteterna passar alla, **så hör av er till**

Thorleif G kväll 159766 dag 154024 **Tobbe P** 161695, **Timothy J** 148009.

Förslag ny prislista

Fördelar för aktiva medlemmar

Detta är ett förslag som styrelsen vill ha synpunkter på.

En höjning med ca 50 kr /timme är nödvändigt.

Fastna inte på procentsatserna de kommer att justeras.

Förslaget kommer att införas 1999 ifall beslut tas.

		Cub	C 152	Archer	Cadet	Safari	MFI 9
Grundpris		820 kr	690 kr	885 kr	790 kr	960 kr	635 kr
Ordmedl.	-10%	-82 kr	-69 kr	-89 kr	-79 kr	-96 kr	-64 kr
Dep.kap 6000 kr	-10%	-82 kr	-69 kr	-89 kr	-79 kr	-96 kr	-64
Jour	-8%	-66 kr	-55 kr	-71 kr	-63 kr	-77 kr	-51 kr
Förskottsbetalning	-4%	-33 kr	-28 kr	-35 kr	-32 kr	-38 kr	-25 kr
Summa		558 kr	469 kr	602 kr	537 kr	653 kr	432 kr
Bonus rabatt	-100 kr	-100 kr	-100 kr	-100 kr	-100 kr	-100 kr	-100 kr
Netto 99		458 kr	369 kr	502 kr	437 kr	553 kr	332 kr
Extra	0%	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	- kr
Netto 99		458 kr	369 kr	502 kr	437 kr	553 kr	332 kr
Netto 98 U4+ B		380 kr	290 kr	490 kr	390 kr	450 kr	260 kr
rundflyg				1 600 kr			
Yrkesflyg	+	800 kr					
Skolning	+	425 kr					
Skoln: Aerob.,Mörk	+	485 kr					

Betald full medlem innevarande år

Deponerat kapital 6000 kr. Återbetalas tidigast efter årskifte efter flygning med rabatt.

Fullgjort arbetsplikt jour året före.

Bonus rabatt max 40 timmar 100 kr i rabatt. Inbet bonusinsättning (1500 kr)återbetalas endast vid max 3 tim flygning.

Kassa rabatt för inneslående medel på konto före flygning.

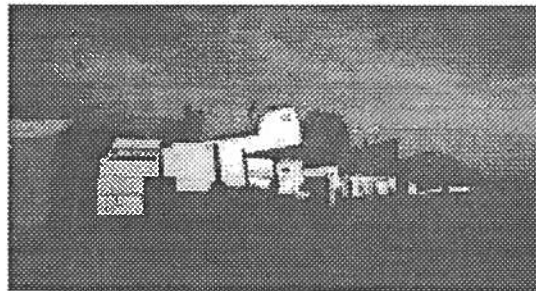
Extra beslut från styrelsen

Styrelsen

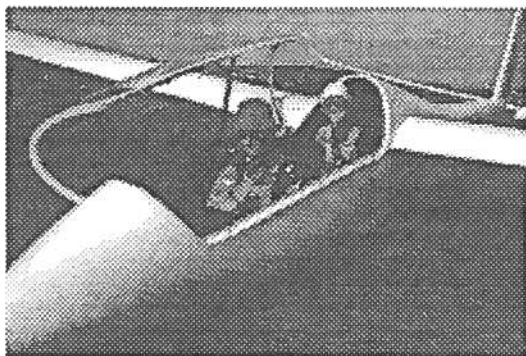
En helg med Akaflieg

För ca två månader sedan åkte jag till Stuttgart för att tillbringa ett halvår här som utbytesstudent. Jag var ganska medveten om att det nog inte skulle bli så *mycket* fluget under den här tiden (motorflyg är dyrt i Tyskland, soppan kostar ca 10 kr liter....) men samtidigt såg jag det som en utmaning att på *något* sätt få komma upp i luften - som inbiten entusiast får i alla fall jag "abstinensbesvär" om det går alltför många veckor mellan flygturena....Nåväl, räddningen fanns närmare än jag först anade - Akaflieg (Akademische Fliegergruppe, Universitetets FK) huserade i en byggnad på campus och medlemmarna där tyckte såklart det var intressant med besök från Sverige.... Visserligen sysslar de uteslutande med segelflyg, men det är väl bättre än inget tänkte jag (utan att ha några fördomar mot segelflygare!) och hängde med när gruppen förra helgen åkte iväg till flygplatsen i Bartholomä.

Bartholomä är en liten by ca 10 mil från Stuttgart, och här, på 1800 ft (i de schwäbiska Alpema), ligger ett mycket trevligt och välskött ca 1 km långt gräsfält, främst avsett för segelflygverksamhet. Akaflieg har tillsammans med en lokal segelflygklubb ett stort tjusigt hus precis intill fältet. Här håller man till i princip varje helg från april t o m oktober, på sommaren även under veckorna, och under vissa perioder har man intensiv skolning. För att få bli elev måste man arbeta 8-10 timmar i veckan i verkstaden vid universitetet. Hos Akaflieg gör nämligen medlemmarna verkligen *allt* själva - konstruerar, bygger och underhåller flygplanen! Detta arbete görs helt ideellt och medlemmarna får i gengäld sedan flyga i princip gratis. Som blivande ingenjör är det naturligtvis en ovärderlig erfarenhet att få vara med



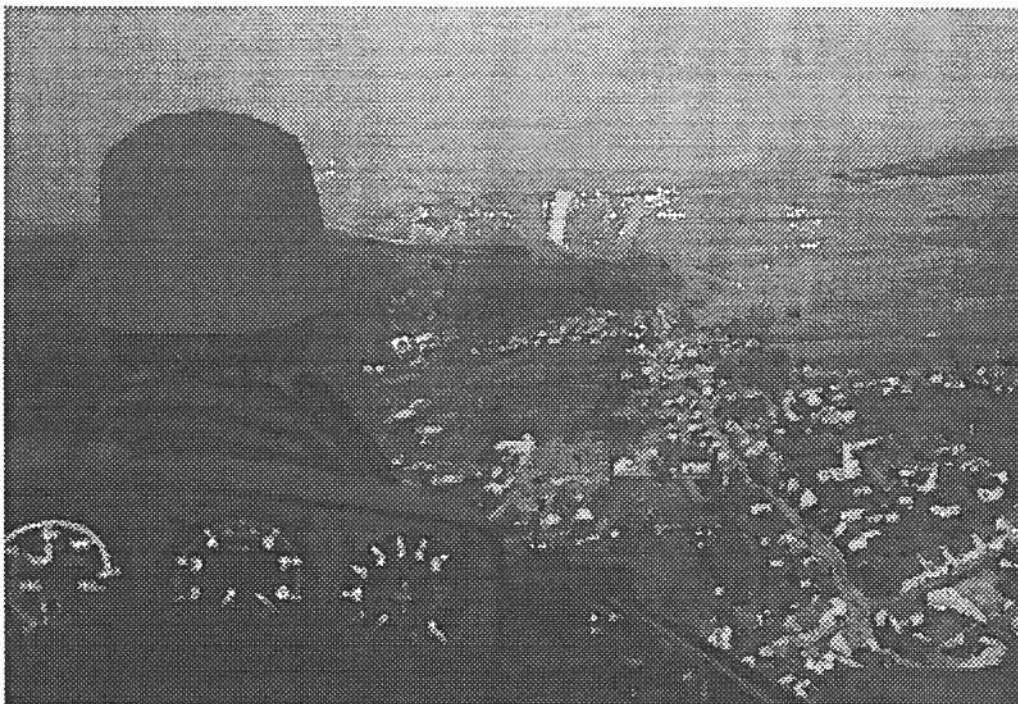
Ingen brist på flygplan...!



Jag och "Rudi" i en Discus

och "på riktigt" bygga ett plan som sedan verkligen flyger.

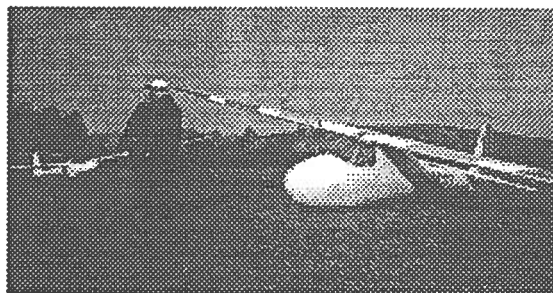
Hur som helst, jag fick följa med upp i luften, först i baksits i en Discus. Det var 3:e eller 4:e gången jag åkte i ett segelflygplan och då det var rätt mycket turbulens hade jag vissa svårigheter att försöka spaka så att snöret pekade rakt upp... Men utsikten över den i höstfärger prydda alpterrängen var fantastisk och tystnaden jämfört med i en motorkärra är verkligen behaglig. Segelflyg är nog inte så dumt trots allt...



På c:a 5000 ft (fältet ligger på 1800)

Senare fick jag även möjlighet att åka med i motorkärran under en bogsering (det är egentligen inte tillåtet men.....) Det var också en spännande upplevelse; kärran, en HR40 (Robin 400) hade något så udda som en Porschemotor på 212 hk, det kändes!! På ett kick var vi uppe på 6000 ft, släppte iväg segelkärran och sedan fick jag ta över spakarna.... Trevlig maskin, tänk vad en ordentlig motor kan göra underverk... Jag har flugit Robin förut men då med betydligt färre hästkrafter och därav ingen imponerande stigförmåga. Så det här var lite av julafton kan man säga...

Efter en heldag med strålande väder ute på fältet blev det middag, flygsnack och en amerikansk deckare på TV (dubbad på tyska...). Även på söndagen flögs det en del fastän vädret var betydligt sämre. Man provflög även en motorseglare som varit på reparation. Det var en mycket underlig skapelse med pushermotor och side-by-side-kabin. Men flög gjorde den... Sedan fick jag se en verklig raritet som stor på en vagn i hangaren. Ett fullt fungerande segelflygplan från början av 30-talet (tyvärr har jag glömt vad det hette).



Äldre modell, används för avance

Sammanfattningsvis var det en mycket trevlig och givande helg, och nu har jag själv börjat arbeta lite i Akafliegs verkstad. Kanske hinner jag inte göra alla de där timmarna, jag är ju faktiskt här för att studera, men man vet aldrig - det kanske slutar med att jag kommer hem med ett tyskt PPL-C....

Anna Emilson

Högintressant klubbafton

Vad är bra och vad är dåligt flygväder?

Onsdagen den 27 januari kl. 18:30 arrangeras en högintressant 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 prognosema, 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



Inför -99

Bonusrabatten: betala in 1500 kr i januari och Du får 100 kr i rabatt per uthyringstimme upp till 40 tim.

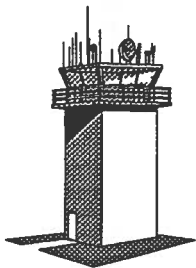
Medlemsavgiften: belastas pilotkontot månadsslutet januari.

Om Du ej vill vara medlem -99 eller vill ändra kategori skall det meddelas kontoret senast januaris utgång (eftersom vi anmäler medlemsantal till KSAK i februari).

Räntedebitering sker per 31/12 -98. Känner Du på dig att du kommer att drabbas, ombesörj att det finns pengar på kontot!

Jan Klefborg, kassör

FlygLEDAREN



Då var det juletider igen, med allt vad det innebär. Än så länge ligger snön kvar i alla fall. Kanske en vit jul i sikte...

Jag har fått många frågor angående Malmens nya inpasseringspunkter den senaste tiden. Tyvärr har flertalet av dessa fallit bort på KSAB:s flygkarta. Tyvärr finns ju inte Malmen med i den civila AIP:n, eftersom det är en helt militär flygplats. Tittar man sedan på SAAB:s del i AIP:n, ser man att där finns inte hela kontrollzonen med. Den del av kontrollzonen som vi på Malmen lånar av SAAB när vi öppnar finns inte med fullt ut, och därmed inte heller de gemensamma inpasseringspunkterna.

Jag har varit i kontakt med KSAB, och en ny edition av flygkartan skall vara under tryckning. I KSAB:s "Svenska Flygplatser" finns däremot Malmens kontrollzon korrekt återgiven (så när som på att Älvestad sakar en bokstav). Det är ju inte värre än att man kan göra erforderlig ändring för hand på kartorna efter underlaget som finns i "Svenska Flygplatser". Jag har sett att detta även finns beskrivet på klubben.

Jag kan förresten meddela att troligen kommer den militära och civila AIP:n att integreras på sikt. Då kan förhoppningsvis misstag av detta slaget undvikas.

Att vi flygledare separerar flygplan från varandra är ju ett känt faktum. Det har inte alltid varit så självklart, som Ni kommer att märka...

Separation "Modell Äldre"

Tekniken för ledning av flygplan utvecklades långsamt genom åren och den styrde sig i stort sett själv genom att man kom underfund med att vissa åtgärder behövde vidtagas. Så t ex hände det en gång att två flygplan kom samtidigt till Bromma och flygledaren var tvungen att låta det ena vänta över en radiofyr strax norr om Stockholm. Men det visade sig att han var inne över fältet och vände i alla fall. Varken han eller flygledaren hade en aning om hur man skulle bära sig åt. På så sätt kom man underfund om att bestämda procedurer för väntning måste upprättas, vilket också gjordes. Man började också så småningom utöka luftrummet kring flygplatserna inom vilket man kontrollerade trafiken och 1939 hade man fått det första terminalområdet bestående av en cirkel med en radie på 40 km från flygplatsen.

Militär trafikledning

I slutet av 30- och i början på 40-talet var det ansvarig divisionschef som ur sin förarpersonal dagligen utsåg en person som hade till uppgift att före flygning inspektera fältet, bestämma start och landningsriktning och lägga ut de duksignaler som behövdes för att förarna skulle veta vad som gällde. Under pågående flygning uppehöll sig den här individen i en expedition i stabsbyggnaden där hans huvudsakliga uppgift var att bokföra starter och landningar. Den första flygledaren anställdes 1942 och det var meningen att divisionerna skulle ringa flygprogrammet till honom som underlag för hans uppföljning av trafiken. Det hände nu inte alltid, utan flygledaren fick ofta själv ringa till flygcheferna och begära flygprogram. Tydligt var detta inte alltid så populärt, för det berättas att en divisionschef som på en lunch satt och pratade med flottiljchefen yttrade följande:

"Det ringer hela tiden en karl som kallar sig trafikledare och vill ha vårt flygprogram. Vad är det för en djävel?" Var på flottiljchefen svarade: "Det vet jag inte, men du skall vara snäll ve han".

Till slut en engelsk läsövning, hämtad ur tidningen "The Controller";

Competition for the luckiest airline pilot in 1994

Was unanimously awarded to the captain of the Colombian Cargo airline SEC, who on March 15 1994 had a main gear tyre burst in his S210 Caravelle on takeoff from Bogota Airport. He decided to return for landing in Bogota, but in doing so he overran the runway (no brakes). He then retracted the gear in order to slow down the aircraft and avoid plunging into buildings at the end of the runway. It worked and all 6 persons on board walked safely out of the Caravelle.

The cargo they carried was 70 crates of dynamite...!!

Det var allt för den här gången!!

God Jul & Gott Nytt År önskar Malmentornet!!!

Per Wilhelmsson

Marknadsföring och reklam

För att säkerställa att vi kan locka till oss nya elever och nya medlemmar som idag flyger i andra klubbar är denna verksamhet av yttersta vikt för LFK. Det behövs en förstärkning av bemanningen för att förbättra detta. Jag söker därför några personer som kan hjälpa till med följande uppgifter:

- Reklamblad för utbildning, spaka själv och rundflyg
- Skärmväggar med presentationsmaterial för LFK verksamhet och ovanstående
- Presentationsaktiviteter typ Öppet hus
- Annonsering och annan marknadsföring
- Försäljning av reklamplatser

Har du lust att hjälpa till kontakta mig, Per Söderpalm på tel 4605377(arb) eller 149514. Det går också bra att vända sig till någon annan i styrelsen.

Per Söderpalm

Motorcycle testing

Perils of Road Testing

Lance Holts recently set a record by claiming the largest confirmed road kill ever recorded during Motorcycle Testing. In fact, due to the size of the bird and the circumstances surrounding its demise, Holts was required to submit to interrogation by the FAA, as well as the NTSB, AAA, the National Autobahn Society and the Guinness Book of World Records.

We quote the official FAA report, "During a routine evaluation session at _Motorcyclist's_desert_test complex, Holts was traveling at a necessarily elevated rate of speed while quantifying dynamic stability criteria of a test unit. Operating under Visual Riding Rules (VRR), Holts sighted an unauthorized buzzard on the road surface ahead, eating an unidentified dead thing (UDT).

Apparently distracted by a particularly recalcitrant piece of offal, said buzzard failed to initiate take-off roll expeditiously and was still in the early phases of a full power climb-out when Holst (traveling at approximately 200 ft per second) realized a collision was imminent. Holst's helmet contacted the buzzard just aft of the right wing root, resulting in instantaneous and catastrophic failure of the bird's flight control system. The rider blacked out momentarily immediately after impact but was able to maintain control of his bike.

Later examination of his KIWI helmet revealed substantial damage to its "energy absorbing liner", indicating the severity of the impact. Eyewitness accounts of the incident indicate the buzzard was not developing power after initial collision and traveled in a ballistic arc of substantial height, eventually impacting the ground in a steep nose-down attitude. There was no fire after impact. The bird was not transponder equipped and had not filed a flight plan."

"CAUSE OF ACCIDENT" BUZZARD ERROR

Hittat på nätet av:
Göran Thyberg

Grattis på födelsedagen önskar Linköpings Flygklubb

Lennart Svidén	80 år	7 dec.
Mikael Wall	30 år	17 dec.
Arne Karyd	50 år	27 dec.
Christer Nilsson	30 år	28 dec.
Josef Duman	30 år	1 jan.
Anders Hartman	40 år	5 jan.
Richard Swanström	30 år	20 jan.
Tommy Bergström	60 år	21 jan.
Kristian Fredriksson	30 år	2 feb.
Peter Purin	30 år	2 feb.

GPS-aktuellt

Radering av aktiv FPL

De som har navigerat till ESSL med hjälp av inlagd route (FPL) bör efter avslutad flygning ha för vana att radera aktiv FPL (FPL 0) med knapparna CLR och sedan ENT. Någon radering sker nämligen ej då GPS:en stängs av, utan aktivering sker på nytt, då nästa tillslag görs.

Radering av inaktuella USER-punkter

Listan över egna inlagda orienteringspunkter (USER) i kap. SUP har med åren blivit tämligen lång. Det antas att många är för engångsbruk och bör därför raderas. (Detta kan ej göras i kap. SUP utan skall något långsökt göras i kap. OTH sid. 3) Listan nedan upptar de USER-punkter som antas vara inaktuella och som kommer att raderas 1999-01-01 om ingen användare anmäler till damerna på expeditionen att vissa punkter skall kvarstå.

GPS-manualer

Manualer och diverse litteratur om GPS finns samlade i en mapp i klubbhusets navrum, för att de skall vara tillgängliga på samma sätt som Svenska Flygfält, AIP etc. Tyvärr lånas manualer orimligt länge (flera månader) och dessutom utan att lånen förs in på lånelistan. De som har klubbens GPS-manualer "till låns" måste snarast möjligt återlämna dem eller anteckna "lånet" på lånelistan. Det som Håkan Börjesson skrev under "EFTERLYSNING" i Kontakten nr. 1 1998 gäller fortfarande.

Saknas: 1 st manual till KLX 135 A

Uppdatering av databaserna

Någon uppdatering har ej gjorts sedan i våras. Det betyder att t.ex. på "Moving Map" visas inte den lufttrumsindelning som började gälla 1998-10-08. Likaså blir meddelanden (MSG) om närhet till kontrollerat lufttrum oegentliga. Uppdatering är förestående. Inaktuella rapportpunkter (in- och utpassage) t.ex. Vist har raderats i kap. SUP och ersatts med nya.

Punkt:	Rengen	Ö Harg	Gistad	Krysset	Älvestad
Bet:	REG	HRG	GIS	KRY	ALV
Punkt:	Ljung	Snavudden	Åmynningen		
Bet:	LJG	SNA	AMY		

Punkterna har betecknats med endast tre bokstäver (av fem möjliga) för att inställningstiden inte skall bli onödigt lång. Om man är osäker på en beteckning, kan man på sid. 3 i kap. SUP se den fullständiga benämningen.

Vilka av nedanstående USER-punkter skall sparas?

ALA	LANDS	NM	SOMIN
ASNEN	LAMB	NS	SOMIM
BOMBA	L1	OL1	SS
BOR	LANGT	OLG	SVART
BORDU	LEMON	ORISA	SVAL
C	LOFT	OSHAR	
F	MADDE	OU	
G8	MARJA	PARYD	
HARG	MALF	PG	
HASEL	M1	R	
HOLM	MSKOG	SKT	
JUM	N	SAMST	
KENZO	NEGAS	SDK	
KUNG	NEKET	SLAP	



Ernst Persson

Puben Steep Approach

PUB

STEEP APPROACH

Linköpings Flygklubb

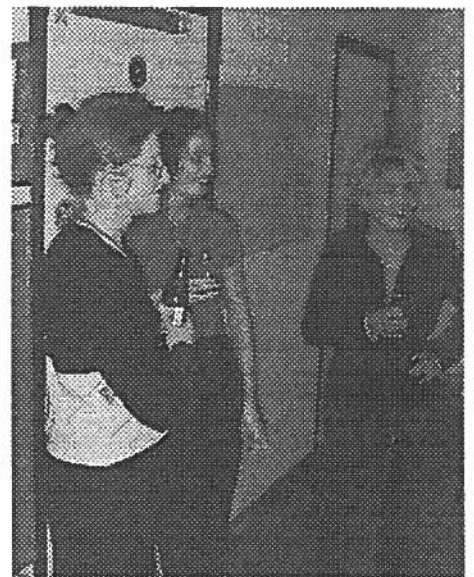


Pubens arrangörer – Timothy och Tobbe – i baren

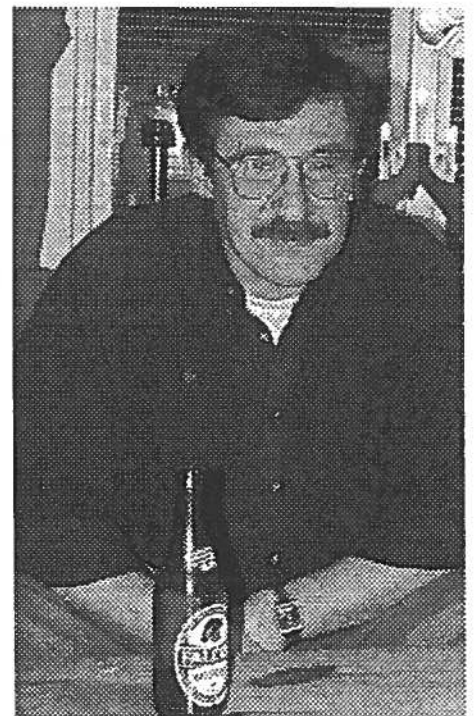
Hade öppet den 27:e november i klubbhuset, och blev välbesökt. För ovanlighetens skull hade en hel del damer också dykt upp. Låt oss hoppas att puben håller öppet ofta framöver, då det är en utmärkt form för gemenskap flygare och andra emellan!

Anders W.

(Foto: Lars Östling)

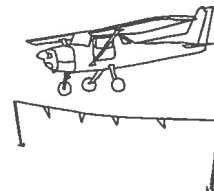


Lite damer på besök för ovanlighetens skull





Aktuella tävlingsresultat



NATTUGGLAN 4		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 1998-11-09		5) Otillåten motoranvändning														
Vind: 100/8-13		Bana: 11	Tävlingsledare: Seve Barth													
Start		Fpl	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
nr	Pilot	SE-	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
2	Per Persson	IFX	<-25		100	-6		12	10		15	-16		56	183	1
3	Göte Agenhed	IFX	-21		50	<-25		100	-7		25	-4		14	189	2
4	Seve Barth	IFX	<-25		100	<-25		100	0		0	13		20	220	3
1	Nils-Erik Zander	IFX	<-25		100	<-25		100	12		18	-24		83	301	4

Summering av tävlingsåret 1998

Arrangerade tävlingar:

16/5: KM och debutanttävlingen

- Tävlingsledare: Lars Östling
- 16 deltagare varav 3 utifrån
- Klubbmästare: Mats Warstedt

11-14/6: SM på Bråvalla (i samarbete med NAFK)

- 30 deltagare varav 4 från LFK
- Segrare: Jan-Olof Friskman, Gävlebygdens FK
- Bäste debutant: Anders Wallerman, LFK (10:e plats)

Gripen

- Sex deltävlingar genomförda
- Totalsegrare: Göte Agenhed

Nattugglan

- Fyra av sex deltävlingar genomförda hittills

Övriga resultat:

Stjärntävlingen, Visingsö

- Segrare: Mats Warstedt, LFK (4:e segern i rad)

Planerad tävlingsverksamhet 1999

KM och debutanttävlingen:

- 8/5 (reserv 9/5)

Safaritävlingen:

- 22/5 (reserv 23/5)

Gripen:

- 19/4 (reserv 21/4)
- 10/5 (reserv 11/5)
- 25/5 (reserv 26/5)
- 7/6 (reserv 8/6)
- 30/8 (reserv 31/8)
- 11/9 (reserv 12/9)

Nattugglan:

- 8/2
- 22/2
- 8/3
- 25/10
- 8/11
- 22/11
- Mörkerträning: 1/2 och 18/10

