

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



Nummer 2 1999

Förra årets reseflyg - Rügen



Följ med på årets reseflyg! Läs gärna reseflygberättelserna från förra sommaren i Kontakten nr. 3 (Rügen) och nr. 4 (Gotland) (Sid. 5)

Innehåll:

Ordförandens spalt Håkan om flygplansanskaffning m.m. (Sid. 2)	Flygchefen har ordet Sture om flyglärare, JAR-FCL, taxor m.m. (Sid. 3)	Köp en Saratoga Insändare om anskaffning av en Saratoga (Sid. 4)
Reseflyg Sommarens klubbutflykter (Sid. 5)	Flygtimpriser Nya flygtimpriserna (Sid. 5)	KM 99 Inbjudan till KM och debutant-tävling 1999 (Sid. 6)
Årsmötet Referat från årsmötet (Sid. 7)	LuFF Nybildad flygförening på universitetet (Sid. 8)	Jourtjänsten informerar Jouren 1999 fulltecknad (Sid. 8)
Motorflygförbundets årsstämma Referat från årsstämman som handlade mycket om relationer med FFK (Sid. 9)	Aktuella tävlingsresultat Nattugglan 1 och 2 (Sid. 10)	...och lite till!

KONTAKTEN**Ansvarig utgivare**

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten

(nr. 3): 29/5

Linköpings Flygklubb**Adress**

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadresswww.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

ExpeditionstiderSkol- 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 2**

Mitt arbete med att försöka förbättra utseendet på Kontakten fortsätter. Som du redan har märkt är den stora nyheten med detta nummer att det är gjort som ett riktigt tidningshäfte i stället för ihopnitade lösblad. En annan nyhet är att detta nummer är det första där hela tidningen är skapad i dator, förut har alltid några bidrag följt med till tryckeriet som pappersförlaga. Får tryckeriet någon enda sådan sida kan inte tryckkvaliteten bli optimal, varför kvaliteten på förra numret inte blev fullt så bra som jag hade hoppats. Med detta nummer skall vi ha kommit så långt det går utan att byta tryckeri och använda dyrare tryckmetoder.

Detta innebär inte att bidrag till tidningen måste lämnas i digitalt format, även om jag blir särskilt tacksam för det. Jag skriver maskin ganska fort så jag tar fortfarande emot handskrivna eller maskinskrivna bidrag, allt som går att läsa, och skriver av det. Vill du ge ett bidrag till Kontakten är det alltså hur lätt som helst ändå!

En annan fördel med att ha hela tidningen i dataformat är att det går att ha sidhuvuden och -fötter, samt sidnummer. Innehållsförteckningen på framsidan kan då hänvisa till sidnummer, och varje sida ser trevligare ut.

Ytterligare en fördel är att layouten blir konsistent, med samma typsnitt etc. överallt.

Åter en fördel är att det går att publicera tidningen i sin helhet på Internet. På grund av lösbladsbidragen har detta inte gått att göra tidigare, och att publicera en ofullständig Kontakten har jag inte tyckt varit något alternativ. Men nu skall Kontakten snart även finnas på vår hemsida!

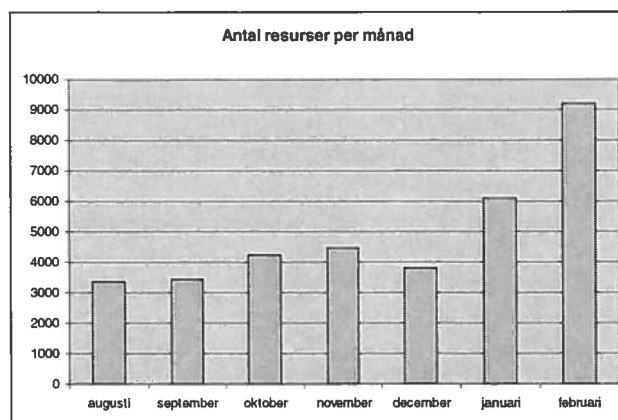
Sommaren närmar sig, och med den alla flygäventyr som klubbens medlemmar ger sig ut på. Tänk gärna på Kontakten då, och skriv lite om dem. Tycker du inte om att skriva så räcker det med bara några rader, det är mycket roligare än ingenting alls. Har du dessutom några bilder att visa behövs inte så mycket text, det blir ett mycket bra inslag ändå!

Trevlig läsning

*Anders W, redaktör***Hemsidesnytt**

Rekord! I februari var det mer trafik till klubbens hemsidor än någonsin tidigare. Trafiken mäts i antal hämtade "resurser", vilket i princip innebär antalet filer. I februari var denna siffra uppe i 9207. Tyvärr är detta inte samma sak som antal personer som besökt sidorna, men det är rimligt att anta att varje person ger upphov till ungefär 9 hämtade resurser varför vi kanske hade c:a 1000 besök.

Hjälp till att göra klubbens adress www.lfk.se känd, så vi får ännu fler besök!

Anders W.

Ordförandens spalt



Ja så har vi kommit till början av april och det är dags att på allvar börja planera säsongens flygresor. Vi är några medlemmar som träffats några kvällar i början på året och tagit fram en mängd förslag till olika resmål, t.ex. Tallinn under pingsthelgen. Det finns plats för flera medlemmar med anhöriga så håll ögonen öppna för mer information i Kontakten och på hemsidan eller på klubben.

När det gäller flygplansfrågan så har inget nytt inträffat sedan förra numret. Bellanca kommer att levereras som planerat i slutet av maj.

Glädjande nog så får jag möjligheten att kommentera en insändare även i detta nummer. Den kommer denna gång från Torbjörn Kronander som är en bland de medlemmar som förespråkar att klubben skall skaffa ett lite mer avancerat reseflygplan, enligt förslaget som diskuterades under hösten och vintern, nämligen byte av en Archer mot en Saratoga. Insändaren finns i sin helhet på annan plats i detta nummer.

Det är fullt riktigt att LFK måste bryta den negativa trenden med färre och färre flygtimmar. Samtidigt skall vi ha en realistisk målsättning, vilken är cirka 3200 timmar enligt styrelsens bedömning. När det gäller flygplansfrågan så är syftet med utbytet av MFI-erna mot en Bellanca Super Decathlon att ge klubben ett flygplan som kan få ett mångsidigt utnyttjande. När det gäller

utbytet av en Archer mot en Saratoga så har det inte gått i stå utan det är nästa arbetsuppgift i vårt arbete enligt ovan. Resultatet av intresseundersökningen visar att finns ett underlag på 60 - 100 timmar per år.

Det är lite för dåligt men en bra början då erfarenheten från liknande undersökningar visar på en låg svarsfrekvens bland klubbens medlemmar. Jag uppmanar intresserade än en gång att kontakta styrelsen på ett eller annat sätt! Vi har en intressent på en Archer - en flygplanstyp som det är stor efterfrågan på - och vi har en svenskregistrerad Saratoga på gång. Det återstår dock en del arbete innan priset är acceptabelt. En annan del som återstår är finansieringen där styrelsen arbetar med olika förslag. Det bör kunna lösas på något sätt men det absolut viktigaste är att vi får fram ett underlag som visar att flygplanet kommer att utnyttjas i erforderlig omfattning (300 - 400 tim/år). Tack för insändaren!

För övrigt så pågår förberedelserna för hangarbygget som kommer starta under april och stå färdigt under försommaren. Detta bygge är en förutsättning för att vi skall kunna hangarera Saratogan på ett lättillgängligt sätt.

Den 17:e mars hölls ett välbesökt årsmöte i Flygets Hus. Jag vill passa på och tacka Per Söderpalm, Hans-Erik Hansson och Therese Denser-Kareliusson som lämnar styrelsen och samtidigt hälsa Lars-Olov Backarp, Peter Sjöström och Anders Wallerman välkomna till 1999 års styrelse. Arbetet kommer att bli lika intensivt under 1999 som året innan och förslaget att bilda ett flertal arbetsgrupper för t.ex. marknadsföring och reklam kommer att realiseras i en eller annan form inom kort. Ställ upp och hjälp till om ni blir tillfrågade eller kontakta någon av oss i styrelsen om ni är intresserade! Mer information om aktuella grupper kommer så fort som möjligt.

FLYG mer och ofta hälsar.....

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Nu ljusnar det på flygläraryrket. Under Rolles bortavaro har vi inte på långt när kunnat tillfredsställa efterfrågan på skolning med tyvärr långa väntetider för vissa elever som följd. Under mars / april pågår den kompletteringskurs för flyglärare med amerikansk behörighet som LFK fått tillstånd till. Två av sju kandidater är redan klara, och från slutet av april kommer ett par av de nya svenska

flyglärarna att påbörja sin praktik på LFK. Jag kan därmed koncentrera mig på IFR-skolningen, där också många elever väntar, plus att jag tänker ta lite ledigt nån gång. Och skulle sen Rolle komma tillbaka blir det ändå bättre.

Övergången till JAR-FCL den 1 juli har delvis uppskjutits, åtminstone beträffande A-cert VFR. Nuvarande regler gäller åtminstone årtusendet ut. När det gäller vårt

tilltänkta FTO-tillstånd för bl a IFR-utbildning enligt JAR-FCL är det för n lite oklart. Bl a har Luftfartsinspektionen trots många påstötningar inte kunnat presentera någon taxa för FTO-tillstånd, varför tillståndsprocessen försenas. Den pågående IFR-kursen kommer dock att fullföljas helt enligt nuvarande regler.

Apropå taxor, så har "någon" bestämt att Luftfartsinspektionen ska vara självbärande ekonomiskt och inte som hittills till ca 40 % indirekt finansieras av bl a passageraravgifter via LFV. Detta kan innebära stora taxehöjningar framöver för piloter, flygskolor och andra tillståndshavare. Det är ungefär som om lokförarna skulle bekosta hela säkerheten vid järnvägarna!

Men det viktigaste är ändå flygvädet, det kan väl inte bli sämre än förra sommaren?

Följande nya innehavare av biträdande flygläraryrket gratuleras:

Mattias Andersson och Tommy Hättander.

Samt ett nytt A-cert: Oskar Månsbacka.

Sture B

På gång i LFK

Gripen 1	19 april	Klubbutflykt till Visingsö	31 juli
Planering av klubbutflykt Kl. 18:00 träffas vi på klubben och planerar utflykten till Tallinn!	20 april	Klubbutflykt till Siljansnäs	7-8 aug.
KM och debutanttävl. Ta chansen att öva navigeringsfärdigheterna! Du som är debutant flyger gratis!	8 maj	Klubbutflykt till Strömstad	14-15 aug.
Gripen 2	10 maj	Klubbutflykt till Gotland	21 aug.
Klubbutflykt till Tallinn Anmäl dig på klubben och kom till mötet 20 april!	21-23 maj	Gripen 5	30 aug.
Safaritävlingen	22 maj	Öppet hus	4 sept.
Gripen 3	31 maj	Gripen 6	11 sept.
Klubbutflykt till Skå-Edeby Följ med till Skå och provåk en SK16! Anmälning på klubben.	13 juni	Hangarfest	23 sept.
Gripen 4	14 juni	Mörkerträning	18 okt.
Vårfest	18 juni	Nattugglan 4	25 okt.
		Nattugglan 5	8 nov.
		Nattugglan 6	22 nov.

Köp en Saratoga

Det har under förra hösten diskuterats om LFK skulle införskaffa ett lite mer kvalificerat reseflygplan än Archer, som med sina 120 knop och 4 platser har sina begränsningar. Piper Saratoga är det plan som verkar passa bäst. Dels är detta ett flygplan som har 6 fullvärdiga platser, dels är Saratoga en relativt snabb maskin som marschar 150-160 knop. Detta ger ett flygplan som skulle klara t.ex. en resa till Norra Tyskland, Norge, Baltstaterna, Finland samt Norra Sverige och tillbaka på en dag. Det ger också ett flygplan i vilket man kan ta med en lite större familj, eller 5 bekanta, på en tripp till Gotland. Något som av många upplevs som mycket positivt. Dessutom har Saratoga den stora fördelen att piloter som är influgna på Archer klarar Saratoga utan större problem. Det är alltså inget extremt flygplan utan platsar väl som klubbflygplan och inkluderande t.ex. landning på gräsält.

Nu verkar det som om dessa diskussioner gått i stå och planet ifråga verkar inte aktuellt för inköp längre, något som vi som såg fram mot detta tycker är tråkigt. Det verkar dessutom som om väldigt många medlemmar som jag diskuterat detta med tycker att Saratoga vore ett stort lyft för verksamheten.

LFK måste bryta den negativa trend med färre och färre flygtimmar som vi haft de senaste åren. På det klubbmöte som hölls på Flygets hus i höstas angavs att ett sätt att öka flygandet vore att öka "enveloppen" för våra flygplan. Om planen kan användas till fler saker borde flygandet öka.

Detta var också ett av motiven till att man valde att byta ut MFierna mot en Decathlon. Det senare flygplanet kan helt enkelt användas vid fler typer av flygning och borde därför komma att flygas mer.

Nu borde detta resonemang även gälla Archer. Två Archer har samma "envelopp" som en Archer. Och två flygplan av samma typ behövs bara när den ena inte finns tillgänglig på grund av service eller annan flygning. En Saratoga skulle kunna flygas av piloter som normalt flyger Archer men skulle kosta 100-200 kronor mer per timme. Om en Archer, t.ex. IUD, byttes ut mot en Saratoga skulle de timmar som tidigare flögs med IUD delas upp i följande delar:

- De tidigare IUD piloter som ringde och bad jourhavande att "boka en Archer, vilken som helst", och som då bokades på IUD trots att KIT var ledig, kommer nu att flyga KIT istället. KITs flygtid torde alltså öka om det bara finns en Archer.
- Om man helst vill flyga just Archer men KIT inte är tillgänglig kommer en del att välja att flyga Cadet istället. Cadet-ernas flygtid skulle därför också förmodligen gå upp något.
- En del kommer även att välja den nya Saratoga istället, trots ett högre pris.
- I vissa fall kommer man att välja att inte flyga alls (Cadet för liten, Saratoga för dyr).

Vi torde alltså få en något minskad total tid om man bara

ser till tidigare Archerflygningar. Men minskningen skulle vara mindre än dagens flygtidsuttag på IUD, eftersom en hel del av flygningarna alltså skulle fördelas på andra flygplan, framförallt då KIT.

Men en Saratoga uppfyller dessutom helt nya behov. Vi får dels ett riktigt långreseflygplan som även VFR piloter kan utnyttja. Dels får vi ett flygplan där man kan ta med en större familj, eller fler kompisar och som även kan utnyttjas bättre för rundflyg.

Inte minst av dem som flyger i jobbet på vardagar skulle detta plan utnyttjas. Detta gäller även dem som idag flyger Janne Klevborgs Mooney eftersom man inte alltför sällan behöver ta med mer last och/eller passagerare samt att Mooneyen idag ofta är dubbelbokad/är på Service. Dessutom vore en Saratoga billigare att flyga än Mooney.

Just att flygplanet även kan flygas av LFK piloter som flyger i jobbet på vardagar gör att flygtidsuttaget skulle kunna öka. Vilket i sin tur ger större möjligheter att fördela klubbens fasta kostnader på fler timmar, något som kommer alla till del oavsett om man flyger i jobbet eller ej. Idag flygs Archerna mycket lite i veckorna. Det finns inte många som kan tänka sig flyga Archer till Hamburg, Dusseldorf eller Helsingfors, knappast ens till Köpenhamn eller Oslo. Med en Saratoga är detta fullt möjligt.

Jag är helt övertygad om att jag personligen skulle komma att flyga en eventuell Saratoga 10-30 timmar per år.

Jag är också övertygad att den ökande flygtiden på grund av större "envelopp" med råge skulle överträffa den tid som försvinner på grund av att vi bara har en Archer kvar. Och jag tror det vore mycket illa om inte LFKs styrelse ser att just förnyelse och en breddning av basen för flygandet är det enda som kan hjälpa oss ur den negativa spiral som, med årligen minskande flygintäkter och ökande fasta kostnader, riskerar att tvinga oss till drastiska nedskärningar i de fasta kostnaderna inom några år.

Köp en Saratoga!

Torbjörn Kronander



Piper Saratoga

Sommarens klubbutflykter

Följ med på LFK:s klubbutflykter under sommaren enligt programmet nedan!

- | | | |
|-----------|---------------------------|---|
| 21-23 maj | Tallinn | Vi besöker hansastaden Tallinn i vårt östra grannland Estland. Resan dit går förslagsvis på fredag eftermiddag via Åland och södra Finland. Hela lördagen i Tallinn. Hemresa på söndag via Dagö/Ösel och Gotland. Planeringsmöte på klubben tisdag den 20 april kl 18:00.
http://www.tallinn.ee/english/ , http://btg.ee/btg.cgi/se/Tallinn |
| 13 juni | Skå-Edeby | Vi besöker Björn Löwgren på Skå-Edeby flygfält och provåker hans SK16-flygplan. |
| 31 juli | Visingsö | Fly In - Prova på golf och modellflyg. Gå tipsrundan. På kvällen tänds grillen. Jönköpings Flygklubb arrangerar. Ca 40 flygplan förra året! Ta med tält för övernattnig på fältet.
http://www.visingso.net , http://www.grm.se/turistinfo |
| 7-8 aug | Siljansnäs/
Dalarna | Kräftstjærtssvängen - 10 årsjubileum! Ett av de bästa tillfällena i Sverige att se intressanta flygplan på nära håll. Formationsflygningar runt Siljan på dagen och trevlig kräftskiva på kvällen. Siljansnäs Flygklubb står som värd.
http://www.flygklubben.just.nu |
| 14-15 aug | Strömstad/
Kosteröarna | Strosa omkring i Strömstad. Njut av nyfångade skaldjur och god atmosfär. Från Strömstad åker vi båt till Kosteröarna, Sveriges västligaste utpost. Miljön på öarna är unik. Nordkosters karga landskap står i stark kontrast till Sydkosters lummiga natur. Övernattning.
http://www.kosteroarna.com , http://www.stromstadtourist.se |
| 21 aug | Gotland/
Fårö | Vi landar på Bunge flygfält vid Fårösund där vi hyr cyklar för vidare färd till Fårö. Ön bjuder på vacker natur med vidsträckta raukländskap och de bästa stränderna på Gotland. En dagsutflykt eller övernattnig på Gotlands Flygklubb.
http://www.gotlandweb.com/faro , http://www.guteinfo.com/socken/31.htm |

Anmälningslistor finns uppsatta på klubben. Fyll i vilka resor du är intresserad av att följa med på. Du kan också kontakta Mats Modorato. Obs! anmälan är ej bindande. När resedatum närmar sig samlas vi på klubben och gör upp detaljer.

Mats Modorato

013-414 65 (hem), 013-18 23 89 (arb)
mats.modorato@saab.se

Nya flygtimpriser

Efter den 1/4 gäller nya flygtimpriser enligt nedan:

	Cub	C152	Archer	Cadet	MFI 9	Decathlon
Grundpris	600:-	510:-	700:-	630:-	490:-	680:-

Deponerat kapital 6000:- ger 80:- rabatt

Bonusinsättning 1500:- ger 100:- rabatt i max 40 timmar.

Deponerat kapital återbetalas tidigast efter årsskifte efter flygning med rabatt.

Bonusinsättning återbetalas endast vid max 3 timmars flygning.

Jan Klefborg

Linköpings Flygklubb inbjuder till:

Öppet Klubbmästerskap & Debutanttävling 1999



Lördagen den 8 maj
(reservdag 9 maj)

Linköpings Flygklubb har nöjet att inbjuda alla medlemmar i LFK och andra klubbar i landet till ett öppet klubbmästerskap och debutanttävling.

Detta är precisionsflygtävlingen där **alla** kan delta. Navigeringen är upplagd så att nybörjaren lätt hittar runt. För den avancerade ligger istället utmaningarna i spaningsmålen.

Landningstävlingen genomförs samma dag som navigeringen. För övrigt tillämpar vi de svenska reglerna för precisionsflygning. Tävlingslicens är inget krav.

Detta är således ett utmärkt tillfälle för er som aldrig vågat ta steget och vara med i en tävling tidigare.

Och ni vet väl att alla debutanter (LFK) får **gratis** flygtid!

Låter kul, eller hur?

LFK:are anmäler sig på anmälningslistan på **anslagstavlan** i klubbhuset, eller direkt till Lars Östling, tel. 013-14 84 38 (hem), 013-36 90 67 (arb) eller Mats Warstedt, tel 013-15 64 23. Ni från andra flygklubbar utnyttjar den bifogade anmälningsblanketten.



LFK:are: Om du inte kan tävla, men ändå vill hjälpa till, är du välkommen att an-teckna dig som **funktionär** på anmälningslistan. Det är en utmärkt möjlighet att lära känna precisionsflyg från insidan. Glöm inte, dessutom, att du kan göra din arbetsplikt som tävlingsfunktionär!

Referat från LFK:s årsmöte den 17 mars 1999

Den 17 mars samlades 35-talet medlemmar till LFK:s årsmöte i Flygets Hus. LFK:s ordförande Håkan Börjesson, tillika årsmötets ordförande, öppnade mötet och hälsade samtliga välkomna. Därefter följde årsmötet den tidigare publicerade dagordningen.

Styrelsens verksamhetsberättelse för 1998 lästes upp av Tomas Karlsson. Här konstaterades att det totala flygtidsuttaget blev drygt 2700 timmar vilket är det lägsta flygtidsuttaget sedan 1960. Emellertid utbildades sex nya privatflygare och antalet medlemmar ökade med 33 st. Kursverksamheten, klubbverksamheten och marknadsföringen har bedrivits ungefär som tidigare år. Inom tävlingsverksamheten arrangerade LFK tillsammans med NAFK SM i precisionsflygning. Den regniga sommaren medförde att brandflygverksamheten helt uteblev. Klubbhuset har, med hjälp av ALU-arbetare, rustats upp. Styrelsen har sammanträtt 15 gånger och tre allmänna möten har hållits under året.

Jan Klefborg redogjorde för klubbens räkenskaper. Klubbens ekonomiska ställning är tillfredsställande med god likviditet men resultatet för 1998 är dock otillräckligt.

Revisorernas berättelse tillstyrkte att årsstämman kunde bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 1998, vilket också skedde. Inga motioner hade inkommit till årsmötet.

Årsmötet valde en ny styrelse helt enligt valberedningens förslag. Håkan Börjesson omvaldes som ordförande för en 1-årsperiod. Till ordinarie ledamöter valdes Tommy Bergström (omval 2 år), Per Persson (omval 1 år), Gunnar Frisk (omval 2 år) och Olov Backarp (nyval 2 år). Jan Klefborg, Tomas Karlsson, Thorleif Gustavsson och Sture Bjelkåker valdes för en 2-årsperiod vid förra årsmötet. Till suppleanter valdes Mats Warstedt (omval 1 år), Anders Wallerman (nyval 1 år) och Peter Sjöström (nyval 1 år). Lars-Anders Ekman och Rolf Blomstedt omvaldes för en 1-årsperiod som revisorer och Lennart Swiden samt Kurt Skybjer omvaldes som revisorssuppleanter för en 1-årsperiod.

Valberedningen med Leif Andersson (sammankallande), Arne Berggren och Bert Nordgren omvaldes för ytterligare en 1-årsperiod.

Under punkten val av representant till M-KSAK:s och KSAK:s årsstämmor påpekades från flera håll vikten av att LFK, såsom en av landets största flygklubbar, deltar med åtminstone en representant. Detta är kanske speciellt angeläget i år med anledning av de motsättningar som tycks finnas mellan delar av M-KSAK och delar av FFK. Bengt Bergholm valdes till LFK:s representant till dessa årsstämmor.

Under punkten övriga frågor behandlades bl a hur vi skall bära oss åt för att öka flygtidsuttaget, försäljningen av MFI-15, styrelsens strategi för en fortsatt förnyelse av flygplansflottan samt möjligheterna att anordna en flygdag på Saab-fältet år 2000.

Här presenterades också den höjning av flygtimpriserna som har beslutats. Denna höjning gäller från den 1 april 1999. Håkan Börjesson tackade avgående styrelseledamöter och avslutade därefter årsmötet.

Tomas Karlsson Sekr. LFK

Flygförening på universitetet

Linköping är Sveriges flygstad, eller hur? Jag vet inget annat ställe i Sverige där det finns så mycket möjligheter till flygaktiviteter (räknat per invånare), som i Linköping. Jag blev minst sagt förvånad, när jag började studera på Linköpings universitet i höstas och upptäckte att det inte fanns en enda universitetsförening som handlade om flyg.

Men nu har det blivit ändring på detta!

I januari 1999 startades en flygförening på Linköpings universitet! Föreningen heter LuFF, vilket står för Linköpings universitetets flygförening. LuFFs grundare är jag själv, min flygintresserade flickvän Ellinor Ekenståhl och min resglade studiekamrat Tomas Nihlén. Föreningens syfte är att sammanföra studenter på Linköpings universitet som har ett intresse för flyg. Den ska också fungera som en länk till andra flygklubbar. LuFF ska i samarbete med Linköpings flygklubb anordna flygresor, flygträffar och föreläsningstillfällen.

Jag tror att detta är ett bra sätt att locka till sig mer folk till allmänflyget. Det finns många studenter på universitetet som söker efter en hobby eller en sport att utöva under sina studieår och eventuellt i det framtida livet. LuFF blir en infart till flygsporten. LuFF kommer att anordna flygresor för föreningsmedlemmar och kommer också med stor sannolikhet att delta i de arrangemang som LFK anordnar som t.ex. klubbflygningar och tävlingar.

Vi letar nu efter piloter på LFK som studerar på Linköpings universitet. Ju fler piloter vi är i LuFF, desto lättare tror jag det blir att nå ut till andra med vårt budskap. Det gäller att synas och höras... Detta är också ett perfekt tillfälle för oss universitetsstuderande LFK-piloter att lära känna varandra. Kontakta oss så får du veta mer om LuFF!

Med hopp om att vi ska få fler entusiastiska flygkamrater i vår fina flygstad!

Johan Hammarström, ordförande LuFF

För mer information om LuFF besök vår hemsida på

<http://www.studorg.liu.se/luff/LuFFHemsida.htm>

eller kontakta mig:

e-post: johha926@student.liu.se

Telefon: 013 – 12 47 12, 070 – 481 00 09



LuFF

**Linköpings Universitets
Flygförening**

Jourtjänsten informerar

Jouren 1999 fulltecknad. Fördelning av jour & annat arbete

Det nya förfarandet med bokning av jour/arbetsplikten blev succé i så motto att redan 1/3 var hela årets jour fulltecknad. Det fick också till följd att fler fullgör sin arbetsplikt och därmed färre som betalar.

Nu pågår arbetet med att fördela annat arbete till de som ej tecknat jour, meddelat att de avser betala eller är befriade från jour. Brev kommer skickas till alla berörda. Detta arbete har dragit ut något på tiden men om ni inte redan fått brevet så kommer det inom snar framtid.

Endast PFT i klubben – jourplikt?

I samband med att dispensregeln för arbetsplikt kopplat till lågt flygtidsuttag togs bort i år, har en handfull medlemmar undrat hur det blir om han/hon endast gör en PFT i LFK. Styrelsen har beslutat att medlemmar/gästmedlemmar som endast gör en PFT slipper arbetsplikt i utbyte mot 400:- högre flygtimpris för PFT:n.

Jouransvarig Gunnar Frisk

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

Fax 0708-392619

E-mail: gunnar.frisk@ans.lfv.se

Oenig årsstämma i Motorflygförbundet

Den 27 mars höll Motorflygförbundet KSAK årsstämma i Stockholm. Ett 60-tal ombud för flygklubbarna fanns på plats. LFK representerades av Bengt Bergholm och undertecknad. LFK hade 4 röster som största närvarande klubb.

Den stora frågan vid stämman var relationerna med Frivilliga Flygkåren (FFK). Inte mindre än 7 motioner i detta ämne hade lämnats in, några för och några emot ett samarbetsavtal med FFK. För Motorflygförbundets del hade avtalet förhandlats fram av Ulf Edlund och Rolf Björkman.

Även ombuden var uppdelade i två läger, de som är för en positiv samverkan med FFK, och de som ifrågasätter FFK's verksamhet med mer eller mindre tvivelaktiga metoder.

FFK hyr in flygplan från klubbarna, dels för sin egen övningsverksamhet, dels för s k uppdragsflyg. Oftast är det klubbarnas piloter som flyger, av ca 5000 motorflygare i landet är ca 2000 medlemmar i FFK.

Problemet gäller mest brandflyget där klubbarna i vissa län inte kan komma överens om man ska bedriva brandflyg i egen regi på hjälpflygtillstånd från KSAK, eller man ska hyra ut flygplanen till FFK för brandflyg.

Bl a har FFK anklagats för "olovlig förvärvsmässig flygning" vilket har dementerats av Luftfartsinspektionen. Vidare har man hos en skattemyndighet ifrågasatt klubbarnas uthyrning till FFK såsom varande näringsverksamhet och därmed momsbelagd. Därmed binder man ris åt egen rygg, då skulle även annan tillfällig uthyrning till andra än de egna medlemmarna kunna vara momspliktig. Enligt min och många andras uppfattning är dessa metoder snarare till skada än gagn för allmänflyget. Det finns gott om flygplan och piloter till alla uppdrag, både via FFK och som KSAK hjälpflyg. Det finns därmed ingen anledning att bekämpa varandra.

Efter en livlig diskussion bestämdes att förslaget till samverkansavtal med FFK skulle återremitteras till styrelsen för bl a ett slutligt klarläggande i skattefrågan.

Oenigheten visade sig också vid ordförandeval, där Ulf Edlund på förslag från bl a LFK föreslogs som ny ordförande. Sittande ordförande Jan-Erik Clerkestam blev dock omvald med något tiotal rösters övertikt. Ulf Edlund avböjde då återval som ledamot, men blev tillsammans med undertecknad invald i valberedningen.

Sture B

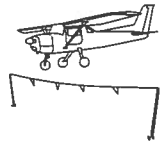
Ny dator på LFK!

Eftersom allt mer flygrelaterad information som t.ex. väderprognoser blir tillgänglig på Internet har en dator anskaffats till klubbhuset, och anslutits till Internet.

Utöver Internetprogram innehåller datorn för tillfället endast Word, Excel och Publisher. Snart kommer ett färdplaneringsprogram att inskaffas. Har du förslag på fler program du tror behövs, hör av dig till mig eller någon i styrelsen.

För de klubbmedlemmar som känner sig osäkra på hur datorn skall användas kommer ett par klubbkvällar att anordnas, där vi lär oss hur man gör. Tid för dessa är ännu inte bestämt, men kommer att anslås på klubben.

Anders W



Aktuella tävlingsresultat

NATTUGGLAN 1		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 1999-02-23		Bana: 29 Tävlingsledare: Seve Barth														
Vind: 350-360/10-12																
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
1	Mats Warstedt	IFX	14		14	11		11	10		15	17		25,5	66	1
4	Seve Barth	IFX	10		10	19	4	44	22		32,5	-2		7	94	2
6	Göte Agenhed	IFX	14		14	20		20	17		25,5	36		55	115	3
5	Niklas Hultmark	KMH	<-25		100	16		16	22		32,5	3		4,5	153	4
2	Ernest Wessman	IFX	<-25		100	0		0	32		47,5	6		9	157	5
3	Nils-Erik Zander	KMH	-19		38	27		30	>45		200	-8		28	296	6

NATTUGGLAN 2		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket 5) Otillåten motoranvändning														
Datum: 1999-02-23		Bana: 29 Tävlingsledare: Seve Barth														
Vind: 350-360/10-12																
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
6	Göte Agenhed	IFX	1		1	4		4	13		19,5	7		10,5	35	1
1	Mats Warstedt	IFX	5		5	3		3	12		18	6		9	35	2
4	Seve Barth	IFX	18		18	3		3	6		9	4		6	36	3
2	Ernest Wessman	IFX	38		40	5		5	40		55	22		32,5	133	4
3	Nils-Erik Zander	KMH	-11		22	<-25		100	35		47,5	13		19,5	189	5
5	Niklas Hultmark	KMH	>45		100	19		19	8		12	<-25		200	331	6

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Vilhjalmur Magnusson 40 år 23 april
Lennart Pettersson 40 år 28 april
Tobias Andersson 30 år 2 maj
Tore Gabrielsson 70 år 4 maj
Jan Ekhager 40 år 14 maj
Elisabeth Ejderholm 30 år 16 maj
Olof Esping 80 år 26 maj

UPPDRAG FLYG

Kl 16:00 lyfter SE-KEN från ESSL. Kapten MM styr uppdraget mot horisonten på kurs 235. Väder Arlanda rapporterar CAVOK på hela sträckan. Hakuna Matata!

Strax efter start lämnar kapten MM över kommandot till prospect AS som med ett euforiskt "Fucking A" styr uppdraget mot målet - Örestens flygfält vid Kinna söder om Borås där Kapten MM skall avlämnas för hemligt uppdrag.

Under oss gnistrar Östergyllen i vårsolen. Strax syns Vättern vid horisonten. Man kan se Visingsö och längre bort skymtar Västergötland. Ulricehamn och Borås passerar strax. I baksits förbereder kapten AW redan hemfärden.

Efter ca en och enhalv timme tar kapten MM upp sin blåa Nokia 5110 och knappar snabbt några tangenter varefter han återtar kontrollen över flygplanet och sätter med säker hand ner SE-KEN på det 650 m långa gräsfältet. Vid bankanten står en mörk bil av tysk modell. Ur bilen stiger den kvinnliga kurir som strax innan landning på sin gula ericsson GF788 tog emot ett SMS med lydelsen "Blå finne söker gul svensk" Hon visste exakt sina instruktioner.

Kapten AW vänder planet och taxar bort för start. Den alltiämt euforiska prospect AS sitter som tidigare i högersits och utstöter amerikanska kraftuttryck med sexuell anspeling.

MM sätter sig i bilen och kysser kvinnan. När de kör iväg på den smala skogsbilvägen som leder från flygfältet ser de konturen av SE-KEN stigande mot skyn på kurs 055. Kl 19:00 landar uppdraget åter på ESSL.

/Pilot 373