

PROPELLER TILL SALU

En skadad propeller, riktad och putsad, lämplig till snö-scoter el dyl, finns att köpa för 250 kr på klubben.

MOTORFLYGCHEFENS TELEFONNUMMER

Sven-Eric Larssons nya bostadstelefon har nr 013/11 46 24.

FRÅN MOTORFLYGCHEFEN

Höstens stormar påvisar vikten av att förankra fpl ordentligt vid flygning till annan ort. Medtag alltid jordspik med linor.

Vi är nu framme vid den årstid som kräver ytterligare planering av flygningen. Läs därför igenom MFL 23/1967 som behandlar flygning under vinterförhållanden.

För att komma alla till del refereras här MFL 28/1967 angående förgasarförvärmningens handhavande:

"Förgasarförvärmningssystemet är en anordning, som förvärmer den luft, som ledes in i förgasaren och går vidare till motorns cylindrar. - - -

Förgasarförvärmningssystemet kan användas för att smälta den is eller snö, som vintertid kan komma in genom förgasarlufintaget och för att smälta rimfrost eller is, som kan bildas i luftkanalen vid förgasaren (under förutsättning att ismängden ej är för stor). Förgasarförvärmningssystemets huvudsakliga uppgift är dock att hålla bränsleluftblandningens temperatur över fryspunkten (0°C) för att förhindra uppkomsten av förgasaris.

Då väderleksförhållandena befrämjar bildandet av förgasaris skall föraren med jämna tidsintervaller kontrollera om förgasaris har börjat bildas, vilket framgår av ett minskande motorvarv (fast propeller) eller minskande ingastryck (constant-speed). Föraren skall således vara mycket noga med inställning av varv och/eller ingastryck för att kunna observera minsta tecken på sjunkande värden hos dessa. Vid ovannämnda tecken på förgasaris skall omedelbart förgasarförvärmningssystemet kopplas in med full värme och skall stå kvar i detta läge till dess att all förgasaris är avlägsnad. Om förgasaris har bildats och förgasarförvärmningssystemet inkopplas endast delvis (med otillräcklig värme) eller under för kort tid kan detta innebära att situationen endast förvärras.

Om förgasarförvärmningssystemet behöver användas bör detta därför direkt inkopplas med full värme.

Då förgasarförvärmningssystemet först kopplas in uppkommer ett varvtalsfall på flygplan med fast propeller och en sänkning av ingastrycket på flygplan med constant-speed propeller. Om det ej har bildats någon förgasaris uppkommer ingen ytterligare förändring i varvtal eller ingastryck förrän förgasarförvärmningssystemet stänges av och då återgår varvtal och ingastryck till de värden de hade före inkoppling av förgasarförvärmningen. Om förgasaris har bildats uppkommer vanligtvis omedelbart en ökning av varvtal och ingastryck och ofta även växlingar mellan jämn och ojämn gång hos motorn då förgasarförvärmningen inkopplas. Då all is avlägsnats av varmluften stabiliserar sig åter varvet och då förvärmningssystemet därefter fränkopplas erhålles ytterligare en ökning av varvtal och ingastryck och erhålles även en mjukare gång hos motorn.

Närhelst varvtalet under flygning minskas till tomgång kyls motorn snabbt ned varigenom blandningen av bränsle och luft i förgasaren blir mindre fullständig än då motorn är varm. Om risk för förgasaris föreligger och föraren avser att reducera sitt varv (för t ex plané vid vilket tillfälle isbildningsrisken är särskilt stor) skall han därför i god tid före varvtalsminskningen koppla in förgasarfövärmningssystemet (då detta fortfarande lämnar bästa effekt) och låta detta vara inkopplat så länge motorn går på tomgång. Med jämna mellanrum skall sedan motorvarvet för några sekunder mjukt ökas till "mellanvarv" för att hålla motorn varm enär annars fövärmningssystemet ej lämnar tillräcklig värme för att förhindra förgasaris.

Inkoppling av förgasarfövärmningssystemet minskar något motorns dragkraft och ökar dess driftstemperatur. Fövärmningssystemet bör därför ej inkopplas då full effekt erfordras (såsom vid start).

Under stigning och sträckflygning då risk för förgasaris föreligger skall med jämna mellanrum förgasarfövärmningssystemet inkopplas för kontroll av eventuell förekomst av förgasaris eller för avlägsnandet av sådan. Under extrema förgasarisbildningsförhållanden sedan isen har blivit avlägsnad kan det bli nödvändigt att lämna fövärmningssystemet just så mycket inkopplat att ytterligare bildning av is förhindras. Detta förfarande är dock ej att rekommendera på motorer, som ej är försedda med förgasarlufftermometer. Iskristaller, som vid användande av kallluft passerar förgasarluffsystemet utan att smälta kan vid användande av delvis inkopplat fövärmningssystem smälta i varmluften och därefter återigen frysa vid kontakt med luftkanalens väggar, som uppvärmts otillräckligt. Förgasaris byggs då upp mycket snabbt och den otillräckliga värmetillförseln endast förvärrar situationen.

Om förgasarlufftermometer ej finnes installerad är det därför att föredraga att omväxlande under viss tid använda full fövärmning och däremellan enbart kallluft." - - -

BCL FT OCH T

Nya bestämmelser trädde i kraft den 18/9 1969. De viktigaste ändringarna framgår av AIC B 152/69.

FLYGMEDICINSK ORIENTERING

Onsdagen den 3/12 kl 1930 träffas vi i klubbhuset och lyssnar på docenten Areskog som orienterar om flygmedicinska rön samt flygdirktör Rutberg FC, som berättar om FV flygförarutrustning samt allmänt om flygsäkerhet. Väl mött till en trevlig kväll där det är meningen att vi avslutar med en kopp kaffe och får tillfälle att diskutera med de båda specialisterna. x)

SEGELFLYGARE

Det är dags igen för en ny klubbträff. Den 28/11 kl 1930 träffas vi på klubben över en kopp kaffe och diskuterar bl a vad som sig tilldragit haver på segelflygchefsmötet i Stockholm.

Landningstävlingen som Segel skulle haft den 25/10 och som då blev inställd, kommer att hållas på Lucia-dagen, lördagen den 13/12, med luciakaffe och lussekatter efter flygningarna. Även om vädret inte skulle tillåta flygning, kommer Lucias kaffe att avnjutas. Samling på klubben lördagen den 13/12 kl 1000. Väl mött.

x) Anmäl deltagande (för kaffets skull) till expeditionen.