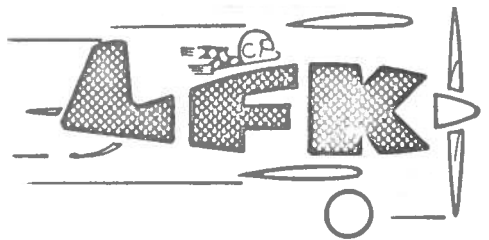


kontakt med



6-72

ORANGUTANGRANG

Under en rundresa till ett antal militära flygfält påstår sig den populära författaren MacKinlay Kantor ha träffat en kapten vid amerikanska flygvapnet som var 61 år gammal. "Inte en dag yngre", sade den grånade officeraren stolt. "Äldst i min grad i hela flyget! Vill ni veta varför?" Och han berättade:

" Under kriget- det var medan vi hoppade från ö till ö i Stilla Havet - låg jag flera månader på en ö under en flottiljchef som hade pippi på att köra ut oss mitt i natten med flyglarm. När detta hade pågått i 32 nätter i sträck, tog jag med mig en tam orangutang som brukade hålla till vid markententeriet och tigga mat, satte en kaptensuniform på honom och tränade honom att springa till mitt flygplan så fort det gick larm. Han lärde sig kliva in i planet, välva plexiglaskupan över huvudet, dra ner glasögonen, starta motorn och hålla handen på gasen tills han hörde signalen 'faran över'.

I åtskilliga veckor gick allting galant. Men så en natt väntade jag förgäves efter 'faran över'. Jag störtade upp ur sängen, kastade på mig kläderna och rusade över till startfältet - precis lagom för att se mitt plan med orangutangen vid spakarna lyfta mot skyn i perfekt rättning med de övriga. Det fanns bara två människor kvar på hela flygfältet - flottiljchefen och jag. Han gav mig en förintande blick men sa inte ett ord.

Ja, så kommer det sig att jag nu är den äldsta kaptenen i hela flyget. Och jag klagar inte alls. Det är bara en sak som retar mig - att den där förbaskade apan har blivit överstelöjtnant".

Ur "Ett år i luften 50".

R Ö J A R D A G

Lördagen den ¹⁶2 juni (¹⁷3 juni reservdag) ska vi städa upp ordentligt på klubben. Gräsmattor, gångar och planteringar behöver ansas, hangarer sopas, flygplan och bil putsas, etc.

Kom ut och gör din insats under ett par timmar. Som tack för hjälpen får du en lott per arbetstimme. En halvtimmes flygning utlottas nämligen för jobbet. Anmäl dig till jourhavande när du kommer till klubben för närmare instruktion.

Välkommen

Aktivitetsgruppen

P S Har du några trevliga perennväxter för mycket i din trädgård ta med dom. D S.

Distansflygning får endast _____ om sikten är lägst _____ km
och molntäckshöjden _____ fot.

Använd rätt olja till flygplanet när Du fyller på!!

Nummer och bokstav som finns angivet på luckan över påfyllningshålet, skall ovillkorligen överensstämma med den olja Du fyller på med. Motorskador kan annars uppstå.

Skador på propellrar.

Vi vill att alla som kör flygplan på marken tänker på att propellern vid varvtal över tomgång med lätthet suger upp stenar och annat skräp som skadar propellern, tänk på detta speciellt när Du startar motorn om flygplanet står parkerat på gruset utanför hangaren. Se bifogad kopia av MFL 41/1972, sid. 1.

Medlemsregister

Vi förhandsmeddelade Dig om att vi i detta meddelande ville ha in nya persondata på alla medlemmar för att kunna lämna bättre service och uppgifter till Dig som medlem och även till andra som kan ha nytta av att kunna nå Dig, t.ex. någon som är "flygsugen" men ej får flyga själv eller någon som vill ha sällskap på sin flygtur av flygkunnig kompis.

Du skall alltså bara fylla i och skicka in bifogade blankett "Motorflygare LFK" till Birgitta på klubben. Gärna ett foto också, T A C K ! (OBS. Adressen skall vara till bostaden, ej till arbete.)

Inbjudan till flygrally

Från våra vänner veteranflygarna i Danmark som gästade oss i höstas har kommit en trevlig inbjudan till ett flygrally med tillhörande flygarbal. Som framgår av bifogade inbjudan (på originalspråket) så är vi välkomna även utom tävlan! Den som är intresserad av att åka till Viborg kan förslagsvis meddela detta till Birgitta så att det härigenom blir en förteckning över deltagarna. Anmälning till rallyt skickas lämpligen in genom egen försorg.

Svar: påbörjas
5
1000

INDBYDELSE TIL 6. KZ RALLY PÅ VIBORG FLYVEPLADS LØRDAG d. 16. OG SØNDAG d. 17. JUNI 1973.

PROGRAMMET er foreløbig følgende:

Vi mødes på VIBORG flyveplads inden kl. 11.30 lørdag den 16. Juni. For dem, der ønsker deltagelse i diskussionsmødet fredag aften (se næste blad) ankommet allerede fredag aften den 15.6.

For rallydeltagere laves en ankomstkonkurrence, samt en landings- og navigationskonkurrence. Selv om man ankommer fredag aften, kan man udmærket deltage i ankomstkonkurrencen. Nærmere oplysninger om konkurrencerne udsendes til de tilmeldte rallydeltagere, med briefing o.s.v.

Lørdag den 16. Juni kl. 11.30 afholdes klubbens årlige GENERALFORSAMLING, som der herved indkaldes til. Dagsorden ifølg. vedtægterne. Generalforsamlingen afholdes på flyvepladsen.

Lørdag eftermiddag afvikles en let navigationstur over de skønne midtjyske landskaber omkring Viborg. Navigatorer må gerne medbringes.

I løbet af lørdagen foretages flybedømmelse (bedst vedligeholdte fly) og der laves landingskonkurrencer.

Med hensyn til konkurrencen om de bedst vedligeholdte fly er der i år truffet bestemmelse om, at ved de første 2 KZ rallies, umiddelbart efter at et fly har gennemgået en større overhaling, skal dette fly, hvis det deltager i vedligeholdelseskonkurrencen, bedømmes i en særlig gruppe, sammen med andre lignende fly.

Denne ordning er truffet for at skaffe større retfærdighed i bedømmelsen, og man mener samtidig hermed både at have stimuleret den almindelige vedligeholdelse af de gamle fly og lysten til evt. at gøre noget mere ved flyet.

Selvom man ikke ønsker at deltage i konkurrencerne, er man lige velkommen til rallyet.

PRÆMIER:

Den store KZ pokal (udsat af SAI, sidste år vundet af Finn Schou, Hammerum) er 1. præmie i samlet konkurrence. Lille KZ pokal (sidste år vundet af H.M. Hansen, Brudager) er 2. præmie.

Herudover er der flere præmier, bl.a. udsat af ESSO.

Til bedst vedligeholdte fly (alm. vedligeholdelse) er der BP OLIEKOMPAGNIET A/S's vandrepokal. (Sidste år vundet af Gert Sørensen, Augustenborg.) Der er desuden erindringsgaver til de bedst placerede i alle konkurrencer.

Lørdag aften: Sammenkomst med middag på RINDSHOLM KRØ, 3 km øst for Viborg, ved Aarhus vejen (og tæt ved flyvepladsen). Under middagen præmieuddeling.

Herefter underholdning, frit samvær, musik og lejlighed til en svingom.

PRIS for middagen (excl. drikkevarer): kr. 39.00.

Menu: suppe, svinekam og is med frugter.

Overnatning: der er overnatningsmuligheder forskellige steder i Viborg (se vedlagte hotelliste). Man bedes selv reservere værelser, hvilket kan ske ved henvendelse til Turistbureauet i Viborg, telefon 06-62 16 17.

Camping på Viborg Flyveplads: der er god mulighed for at campere med telt på flyvepladsen. Ligeledes vil der i begrænset omfang blive mulighed for at overnatte i campingvogne opstillet på pladsen, til en mindre leje.

Med hensyn til teltplads og campingvogne bedes man booke sig ved henvendelse til Viborg Flyveplads, tlf. 06-62 41 68, senest 1. Juni.

Bespisning iøvrigt: der er mulighed for at købe kaffe og andre drikkevarer, is, pølser og lignende på flyvepladsen. Iøvrigt er det tilladt at medtage en madpakke.

(KZ & VETERANFLY KLUBBEN) 2.

Søndag d. 17. Juni.: vi prøver sandsynkigvis at lave en sightseeing tur for så mange som muligt, i Viborgs kønne omegn, med busser og guide. Denne tur arrangeres tidligt søndag morgen, kl. 9.00, varighed ca 2 timer. Så der bliver derefter god mulighed for at nå hjem inden aften.

Der er nu tradition for afholdelsen af det årlige KZ rally. Vi mødes, ikke så meget for konkurrencens skyld, men for at komme sammen og se de gamle fly.

Rallyet afholdes i år i Midtjylland. På VIBORGS skønt beliggende flyveplads, ved skov og sø. Der bliver nok at se på, masser af gamle fly, møde med gamle venner og bekendte og ikke mindst de skønne natur, næsten ved midsommertid.

Der er lagt op til en rigtig familiesammenkomst. Altså tag lillemor med.

Til KZ rally sidste år på Bornholm var der forresten 63 fly til stede! Det kan næsten ikke blive mindre i Viborg!

Angående DISKUSSIONSMØDE fredag aften d. 15. Juni 1973 på RINDSHOLM KRO kl. 20.00. Der arrangeres et sådant møde med emnet:

ER DER MULIGHED FOR GENOPTAGELSE AF PRODUKTION AF LETTE FLY I DANMARK?

Indledere til debatten bliver:

Ingeniør BJÖRN ANDREASSON, Malmö
Civiling. FRITZ KRAG, Bagsværd
Diploming. CARL JOHANSEN, Grafing ved München.

Vi håber at mange interesserede vil komme til stede denne aften. Emnet fortjener dette, synes vi. (Se iøvrigt klubbladet nr. 1/1973).

Af hensyn til den videre tilrettelæggelse af KZ rally 1973, vil vi gerne snarest have tilmelding på nedenanførte kupon. Vedlæg venligst samtidig gebyr for deltagelse i rally. Gebyret dækker forskellige udgifter i forbindelse med arrangementet bl.a. til præmier og endvidere til hver rallydeltager det sædvanlige KZ askebæger.

Der skal ikke betales særskilt landingsafgift på Viborg Flyveplads ved rallyet.

Klip af og send til: KZ & VETERANFLY KLUBBEN, 6971 Spjald, snarest.

Jeg ønsker at deltage i KZ rally i VIBORG d. 16./17. Juni 1973, med

Flytype: _____ Registrering: OY- _____ Totaltid (Motor :
Stel : _____)

Flyets normale TAS: km/h (af hensyn til konkurrence)

Ønsker deltagelse i middag med ... personer, Kommer til mødet fredag aften ...(sæt x)

Ønsker deltagelse i bustur søndag morgen, med ... personer.

Navn:

Telf. nr.:

Adresse:

Rallygebyr, kr. 25.00 er vedlagt / er indsat til kassereren, giro 16 17 81.

(IV.MCMLXXIII)

EFTERLYSNING

Kenneth Nilsson, en av våra flitigaste motorflygare, har planer på att flyga utomlands i sommar. Under de två första veckorna i juli avser han att med "Tore Helge" ta sig ner genom Europa till Italien och eventuellt Grekland. Kenneth berättar att han räknar med 30-40 tim. flygtid, vilket motsvarar en sträcka på omkring 700 mil med en 182:a.

Du som tycker det här låter lockande och som ännu inte bestämt va Du skall göra på semestern har nu chansen att uppfylla den dröm Du kanske hade när Du en gång bestämde Dig för att lära Dig flyga.

Kenneth har redan fått klartecken ifrån Alf Carlsson så han efterlyser alltså två reskamrater till, som vill vara med och dela på såväl flygtid som kostnader och de erfarenheter som en sådan här resa ger.

Kenneth, som tidigare fått tillfälle att göra utlandsflygningar (bl.a. till Sydtyskland), betonar att man definitivt inte behöver ha "1000 timmar" för att kunna hänga med. Förutsättningarna är i stort sett att man är influgen på "Tore Helge" och att åtminstone någon av deltagarna har engelskt radiocert, och (kanske efter lite övning) kan klara engelsk radiotrafik.

Kenneth bedömer att kostnaderna kan hållas relativt låga framför allt vad det gäller logi eftersom flygklubbarna nere i Europa är omvittnat gästvänliga.

Blir Du sugen? Slå då en signal till Kenneth på tel. 13 88 41 (bost), eller till klubben.

LUFTFARTSVERKET
161 89 BROMMA
SVERIGE
TEL: Stockholm 08 98 00 20
TELEGRAMADRESS:
Luftfartsnöet - ESSBYA
Komm - CIVILAIR STOCKHOLM
Telex - 1445

MEDELANDEN FRÅN
LUFTFARTSINSPEKTIONEN
(MFL)

41/1972
28 SEP



BLADBROTT HOS PROPELLRAR. UNDERHÅLLSKRAV

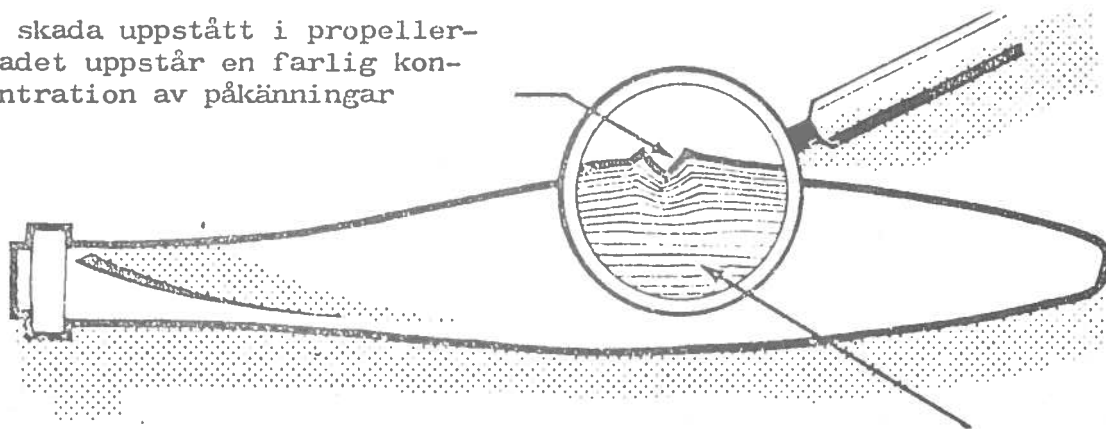
Luftfartsverket har i speciella bestämmelser - SB 155 - fastställt högsta tillåtna gång- och kalendertider för propellrar. De fastställda tiderna gäller endast under förutsättning att propellerns handhavande och underhåll sker enligt luftfartsverkets och tillverkarens anvisningar. I bestämmelserna framhålls särskilt den förutsättningen att omedelbara åtgärder skall vidtas även då mindre skador, såsom repor och slagmärken etc, uppkommit. Luftfartsinspektionen får i anknäytning härtill meddela följande.

Uppkomsten av propellerbladbrott

Ett flertal fall av allvarliga propellerhaverier med bladbrott som anledning inträffar årligen. Undersökningar såväl inom som utom Sverige har utvisat att brott uppstår på grund av sprickbildning i propellerblad av metall. Förklaringen till sprickbildningen är följande.

De påkänningar som ett propellerblad normalt är utsatt för kan åskådliggöras i form av kraftlinjer inuti bladet (se bild 1). Dessa kraftlinjer är normalt ungefär parallella med propellerbladets yta.

Då skada uppstått i propellerbladet uppstår en farlig koncentration av påkänningar



De normala påkänningarna är ungefär parallella med propellerbladets yta

Bild 1

Då en skada - t ex ett hack - uppstått hos propellerbladet uppkommer en sammanträngning av kraftlinjerna, d v s en koncentration av påkänningarna i det skadade området. Denna onormala ökade påkänning kan lätt bli så stor att materialets hållfasthet lokalt överskrides och en spricka uppstår. Risk för sådan sprickbildning föreligger även om skadan förefaller obetydlig. Har spricka uppstått ökar kraftkoncentrationen och sprickan utvecklas allt snabbare. Slutligen kan ett bladbrott vara ett faktum om skadan icke dessförinnan upptäckts och åtgärdats.

Orsaken till propellerbladbrott

De företagna undersökningarna till propellerbladbrott har utvisat att anledningen normalt icke kunnat hänföras till konstruktionsfel eller tillverkningsfel. Däremot har ett flertal fall konstaterats då anledningen till bladbrott varit att erforderligt underhåll icke blivit utfört eller att utförd reparation icke genomförts på ett tillfredsställande sätt.

Det synes i detta sammanhang lämpligt erinra om för flygmotorer gällande begränsningar beträffande högsta tillåtna varvtal och varvtalsområden som skall undvikas. Uraktlåtenhet att respektera dessa begränsningar kan medverka till propellerbladbrott.

Underhållskrav

Som framgår ovan är propellrar i behov av ett kontinuerligt genomfört noggrant underhåll. Även små skador i form av hack, slagmärken eller repor kan snabbt bli orsaken till allvarligt haveri. Det är sålunda synnerligen viktigt att propellerbladsskador genast blir upptäckta och föremål för korrekta åtgärder.

Ehuru detta meddelande i första hand berör propellerblad av metall gäller i fråga om underhållskravet i princip motsvarande även för propellrar av trä samt sådana med blad av plastmaterial.

Inspektion

Erfarenheten har utvisat att propellerbladbrott enligt ovan vanligen inträffar i bladspetsområdet. Det är emellertid icke alls uteslutet att allvarliga skador även kan uppstå i propellerbladens övriga delar. Det är sålunda nödvändigt att hela propellern blir föremål för inspektion. Förutom skador av ovan angivet slag är korrosion i propellerblad att betrakta som en allvarlig företeelse.

Inspektion skall ske enligt de anvisningar som berörd propeller- och/eller flygplantillverkare anger i underhållshandböcker eller i form av servicemeddelanden etc.

Inspektion skall ske kontinuerligt. En tillförlitlig inspektion kräver att propellerbladen är fria från smuts etc, varför rengöring före kontroll kan vara nödvändig.

Dylik inspektion är en viktig åtgärd i samband med varje tillsyn av flygplanet före flygning. Samma gäller beträffande dagliga och periodiska tillsyner samt även då propellern av någon anledning demonterats, t ex vid motorbyte.

Det är uppenbart att propellerbladsskador av ifrågavarande slag alltid uppstår då flygplanet befinner sig på marken. Noggrann inspektion av propellrar är därför särskilt angeläget, då flygplanet framförts på startbanor, taxibanor eller annat underlag, där lösa stenar och grus förekommer. För undvikande av dylika skador skall varmkörning och motorkontroll före start undvikas på platser, där lösa föremål kan skada propellrarna.

Reparation

Som ovan nämnts är det viktigt att snarast reparera skador i propellerblad. För utförande av sådan reparation finns av berörd tillverkare utfärdade noggranna instruktioner. I dessa ingår även viktiga begränsningar beträffande tillåten omfattning av reparationerna samt när kassation är oundviklig. Det finns även anvisningar om i vilken omfattning riktning av böjda propellerblad är tillåten.