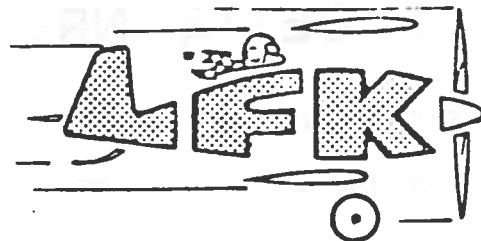


kontakt med



7/83

## KLUBBAFTON

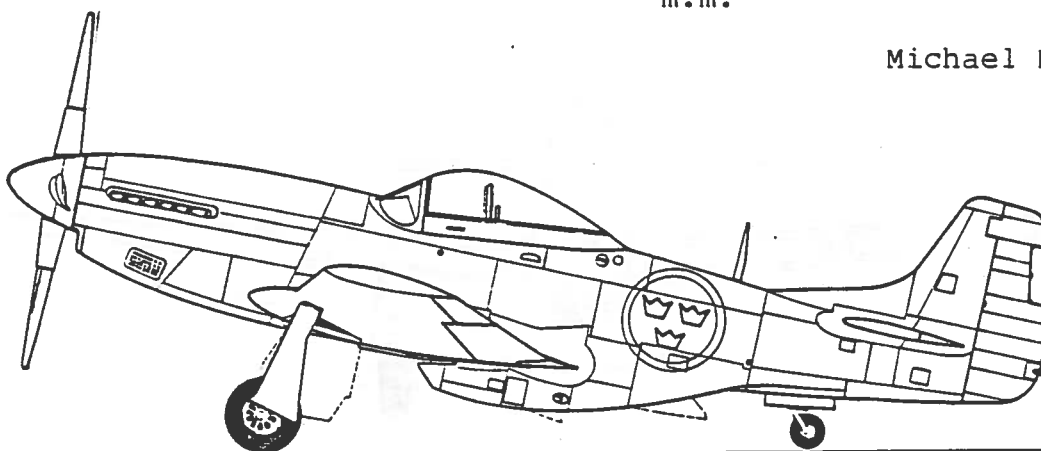
Onsdag 19 oktober kl 19.00  
i Klubblokalen.

### "SOMMARENS LANGFÄRDER"

Klubbmedlemmar som gjort utflykter  
utöver det vanliga berättar och visar  
bilder. Kom och hör mer om flygningar  
till

- Korsika
  - Nordsjön runt
  - Paris-utställningen
- m.m.

Michael M.



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping tel Exp och jour 013/18 32 00  
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732 Flygchef och hangar 013/18 32 01

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00 - 15.00 jourhavande 17.00-mörkrets inbrott.  
Lör-, sön- o helgdagar: jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

# I DETTA NR:

## KLUBBARRANGEMANG

- . Klubbafton om sommarresorna
- . Studiebesök SF-340 simulator

## KLUBBNYTT

- . Rapport från PR-gruppen
- . våfflor, våfflor, våfflor

## STYRELSEN HAR ORDET

- . Flygtidsproduktionen
- . Värva A-cert-elever

## TEKNISKA TJÄNSTEN

- . Om motorgångtider
- . Sommarens verkstadsservice

## MELLANSTICK

## KURSVERKSAMHETEN

- . IFR- seminarium

## TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- . Nattugglan 4
- . Stjärntävlingen och SM

## INSÄNDAREN

### SAXAT

- . ATIS-utsändningar
- . Luftrumsförändringen
- . Flygplanunderhåll
- . Haverirapport

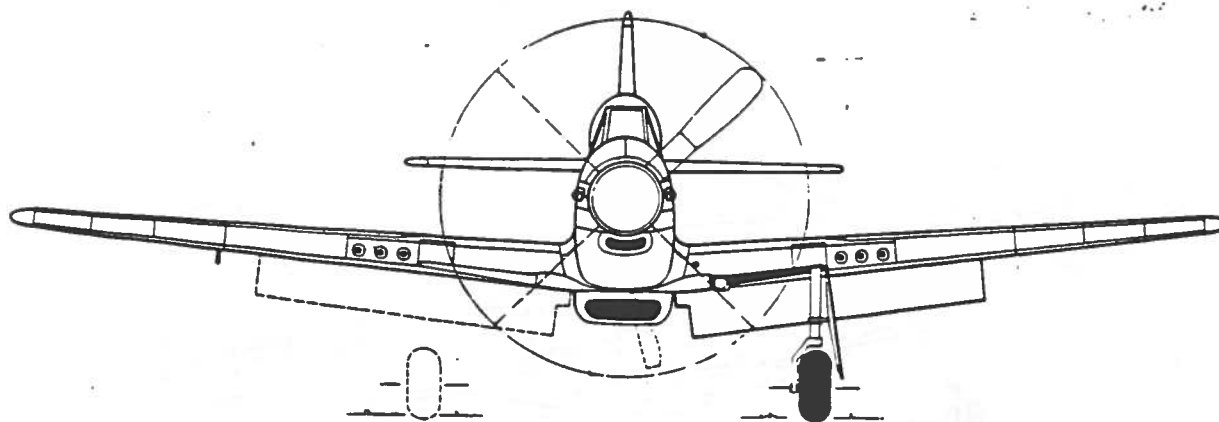
## NÄSTA KONTAKT

## PÅ FINALEN

## PRESSTOPP

## VINJETTBILDEN

... föreställer en North American P-51 Mustang, välkänt jaktflygplan under och strax efter andra världskriget. I Sverige fanns den också några år och betecknades J26. Ritad av Björn Kristiansen för Kontaktgruppen i Göteborg.  
 ... Litet häftigare än en Cessna 172, eller hur.....



Redaktör: Lars-Åke Holm, tel arb 013/184450, bost 013/158680  
 Utskrift: Susanne Berséus  
 Distribution: Ulf Persson/Michael Magnusson  
 Adressregister: Eva Aldenstedt

# KLUBBARRANGEMANG

## STUDIEBESÖK SF 340 SIMULATOR....

..... blir det på kvällen den 26 Oktober. För utveckling av bl.a. styrsystemet för SF 340 finns på SAAB en simulator med alla styrfunktioner. Leif Thelander som är med och driver simulatören guidar oss och låter oss känna på att styra ett litet större flygplan än vad vi normalt hanterar.

För att besöket ska bli mer givande, delar vi in deltagarna i grupper om 10 med ca 30 minuters intervall. Totalt max denna gång 40 st.

Anmälning på lista på klubben är obligatorisk och du väljer då själv tid. Först till kvarn (listan) gäller. Listan sätts upp 83 - 10 - 02.



# KLUBBNYTT

## RAPPORT FRÅN PR-GRUPPEN

Vi arbetar oförtrutet vidare med syfte att göra reklam för det här med flygning i allmänhet och Linköpings Flygklubb i synnerhet. Hela sommaren har vi försökt att göra måndagskvällar till något av trivselkvällar LFK. (Ni vet det där med våfflor, men mera om det på annan plats). Viss framgång tycker vi nog att vi har haft. Rundflyget har gått bättre än förra året men ännu bättre bör det kunna bli. Sommaren har ju verkligen varit med oss och flygvädret likaså.

Tidigt i våras skrev vi till ett 100-tal föreningar i Linköping och inbjöd till ett informellt studiebesök på LFK. Man bör ju vara speciellt utåtriktad under ett jubileumsår. Nu på höstkanten har föreningarna tydligen vaknat och i september har vi haft besök av flera grupper, bland annat hade vi en kväll hela lektions-salen fylld av damer och tjejer. (När hände det senast?) Linköpings Armélottakår besökte oss nämligen.

Söndagen den 28 augusti var det flygdag i Västervik och vi i PR-gruppen såg vår chans att lite utanför våra domäner göra reklam för vår flygutbildning. Eva och jag lastade en bil full med PR-material och styrde kosan mot Västervik. Med skärmställningen i högsätet pratade vi flyg och delade ut broschyrer m.m. Att det dessutom blev en underbar sensommardag med strålade sol och perfekt flygväder gjorde inte saken sämre. Ca 5000 besökare hade man och det blev en gemytlig dag med en sevärd flyguppvisning. Vi kan också rapportera att kön till rundflyget stundtals var längre än kön till glasståndet.



Vi har nu också passerat starten för höstens teorikurs och kulmen i vår elevvärvningskampanj var ju torgdagen den 10 September. Tyvärr var inte vädrets makter med oss hela tiden denna gång. SE-IFY skulle ju med till Stora Torget men spännvidden på flygplanet omöjliggjorde transport på egna hjul. Vi hade därför skaffat fram en helikoptervagn och avsåg att transportera flygplanet ställt på tvären på denna. Att få upp flygplanet på vagnen på utlagda plankor genrepades en kväll innan och det gick bra även om det fanns problem. Men, men, när fredagskvällen kom och definitiv lastning skulle ske öppnade sig skyarna och ett intensivt regn började i vilket vi av säkerhetsskäl inte vågade lasta. Träplankor blir nämligen mycket hala i vått tillstånd. Regnet fortsatte hela natten och klockan 04.00 på morgonen tog vi efter kontakt med Arlandameteorologen beslutet att inte ta med oss flygplanet till torget. Aktiviteten genomförde vi dock i övrigt som planerat och vädret blev-trots att Arlanda lovat dimma och regnskurar-soligt, varmt och skönt. Resultatet blev drygt 15 provlektioner samt ett antal rundflygsturer. Vi sålde också ca 1000 lotter i vårt flyglotteri. Tack förresten alla som hjälpte till.

Inför kursstarten nu i höst har vi också genomfört en annonskampanj i våra lokala dagstidningar. Annonsen som vi själva knåpat ihop enligt en viss ny profil skall förhoppningsvis locka intresserade att ta steget fullt ut och börja med det här härliga som kallas FLYGNING.

När nu höstmörkret börjar lägga sig över oss tänker vi inte gå i ide om nu någon trott det. Vår skärmutställning skall ut och vandra på olika arbetsplatser och institutioner. Vi skall försöka genomföra PR-kvällar på orter utanför Linköping, Motala, Mjölby och Atvidaberg är tilltänkta ställen. Vårt broschyrmaterial skall också få en ordentlig översyn. Det hela skall få en ny lite annorlunda profil och bli något proffsigare i utförandet.

Slutligen, glöm inte bort att hjälpa till på ditt eget sätt. Försök vara en PR-man (eller -kvinna) själv och prata dig varm för det här med flygning bland vänner och arbetskamrater. Det kan löna sig också. Som jag tidigare nämnt finns fri flygtid att tjäna genom att värva en flygelev.

Ingemar C.



#### VÄFFLOR, VÄFFLOR, VÄFFLOR

Vilken succé !! Järnet har "gått varmt" på måndagskvällarna i sommar. Våffeljärnet alltså. Närmare 400 våfflor har serverats och det är minsann mer än vi vågade tro när idén kläcktes i våras. Ett litet ekonomiskt överskott har det också blivit till klubbkassan och vad dessa pengar skall investeras i - åtminstone en del av dem - är inte svårt att gissa. Ett våffeljärn! Sommarens utrustning har faktiskt varit lånad och även om "kökspersonalen" är lite trötta på grädde, sylt och våffelsmet just nu, så har de ändå fått "blodad tand" och kommer säkert igen till nästa säsong.

# STYRELSEN HAR ORDET

## FLYGTIDSPRODUKTIONEN 1983

Under augusti månad flögs det hela 714,05 timmar, en flygtidsproduktion som endast överträffas av rekordmånaden juni 1978 som producerade 745,05 timmar.

Budgeten för augusti var 550 timmar vilket kraftigt överskreds, men tyvärr kan man konstatera att augusti utgjorde endast den 3:e månaden detta år under vilken flygtidsproduktionen uppfyllde budget. (De andra månaderna är februari och juli).

Totalt hittills i år (t.o.m.aug.) har producerats 3469.40 timmar, mot budgeterat 3.800 timmar. Årsbudgeten är som bekant 5000 timmar.

De kategorier av flygning som ligger under budget är den yrkesmässiga och i viss mån skolflygning.

För att få bättre fart på skolverksamheten och den yrkesmässiga flygningen kommer styrelsen under hösten att kalla till sammanträden där problemområdena diskuteras.

Sekr.



## VÄRVA A-CERT ELEVER

Du är väl medveten om att premien för värvning av en A-Cert elev fortfarande gäller, (5 timmar C 152 till halva timkostnaden).

Sekr.

\*\*\*\*\*

# TEKNISKA TJÄNSTEN

## OM MOTORGÅNGTIDER

När jag nu skriver ner dessa rader, så har vi i det närmaste förbrukat gångtidsförlängningen (400 tim.) på GYB motor. Vi skulle faktiskt kunna använda motorn ytterligare några hundratal timmar men så får icke ske. En nyöversedd motor skall ersätta den gamla och därför blir kärran "grounded" någon vecka. Som alla säkert inte känner till så har jag LFV:s tillstånd att gångtidsförlänga motorerna i LFK fpl med max 20% på totala gångtiden (ex. GYB motor tot 2000 h plus 20% = 2.400 h), detta under förutsättning att motorn ur flygsäkerhetssynpunkt kan godkännas. Kontrollen sker efter ett visst mönster varje 100 tim. tillsyn och bl.a. så sker borescopeundersökning av cylindrarna. Så nu vet ni det! Vi tjänar mycket pengar på det här som ni förstår. Var rädd om motorerna så har vi chans att spara pengar i fortsättningen också.

## SOMMARENS VERKSTADSSERVICE

Hösten är nu i antågande och tur är väl det, så tekniska avdelningen kan få lite andhämtning. Rabatteringen som infördes på flygpriserna efter 50-års jubileet gjorde att medlemmarna flög som aldrig förr och detta i sin tur gjorde att vi fick utföra flera tillsyner och reparationer än vanligt. Var det någon som hade tänkt på detta? Hur som helst så har Kalle tillsammans med extramekanikerna löst problemen på ett föredömligt sätt. Jag hoppas och tror att ni har haft överseende med de anmärkningar som kanske inte åtgärdats så snabbt som man kunnat önska sig. Som alla förstår är det inte lätt att stå till pass i alla lägen och se till att alla våra flygplan är i flygdugligt skick.

Tack för ordet.

Teknische chefen.

### WRENDEZVOUS WITH WREN

**M  
E  
L  
L  
A  
N  
S  
T  
I  
C  
K**



"Hello! Hello!"

## KURSVERKSAMHETEN

### IFR-SEMINARIUM

Lördag 15 Oktober kl 10 - 18 ordnas en heldag om IFR-flygning, i första hand för medlemmar med I-bevis. I mån av plats är även presumptiva IFR-flygare välkomna. Ring gärna P-G Lundborg eller Sture Bjelkåker för information.

Sture B.

# TÄVLINGSVERKSAMHETEN

## NATTUGGLAN 4

Härmed inbjudes du delta i Nattugglan 4, Måndagen 24 Oktober.

Anmälan till Carl-Mårten Danielsson (tel.arb. 182529) helst före 12.00. Samling i klubblokalen kl. 17.30.

Kravet för deltagande är mörkerbevis och minst fem mörkerlandningar inom 90 dagar före tävlingen.



## STJÄRNTÄVLINGEN OCH SM I PRECISIONSFlyGNING

Konkurrensen vid dessa precisionsflygtävlingar tycks ha ökat. Det är min sammanfattande kommentar när jag efter ett års tävlingsuppehåll åter gav mig in i leken. Eller vad sägs om resultatet 23 respektive 11 deltagare under 300 prickar på Stjärntävlingen och SM. Det bättre resultatet på Stjärntävlingen beror delvis på att ett landningsmoment fick strykas.

### Stjärntävlingen

Den avslutande landningen bjöd på en med tiden tilltagande medvind. Detta missgynnade "eliten" eftersom landningsordningen var uppgjord så att de bästa efter nav.-momentet landade sist. Tydligen har detta ingen betydelse för de mest rutinerade. Segraren Henry Lidman hade exempelvis 5 prickar på sina tre landningar och hans slutresultat var 37 prickar. Resultat Stjärntävlingen för LFK:

<u>Plac</u>		<u>Tot</u>	<u>Nav</u>	<u>Spec</u>	<u>Landn</u>
9	N-E Zander	139	33	40	66
11	Eskil Wiklund	158	27	70	61
24	Ulf Ringh	306	43	132	131
27	Lars Olsson	509	81	180	248
36	Senny Barth	707	200	157	1064

Speciellt måste jag nämna att L-E Lööf som tävlade för Halle-Hunneberg gjorde en jämn och fin prestation i samtliga moment vilket gav honom 157 prickar och en 10:e plats. Grattis Lars-Evert!

SM

Det hade så när lyckats för oss att få en svensk mästare detta jubileumsår. Tyvärr råkade Eskil göra en miss med transportören i specialprovet vilket gav honom maximal prickbelastning och så att säga tummen ned för chanser till topplacering redan innan något flygmoment hade påbörjats.

Tittar man på detaljprotokollet ser man att Eskil hade vunnit SM överlägset om inte om hade varit. Synd, vi led verkligen med dig, Eskil.

Henry Lidman vann även denna tävling mycket beroende på sin säkerhet i landningarna. Sture Lahrin visade sig som vanligt säker i navigerings- och specialprovet. Även Sture hade haft en placering inom räckhåll med en mera normal landningsserie. Resultat SM för LFK:

<u>Plac</u>		<u>Tot</u>	<u>Nav</u>	<u>Spec</u>	<u>Landn</u>
5	Sture Lahrin	216	56	20	140
12	Eskil Wiklund	300	21	210	69
15	Ulf Ringh	370	90	36	244

Ulf R.

\*\*\*\*\*

## INSÄNDAREN

Johannes är en trevlig prick. Rådfråga honom och du får en hänvisning till lämplig skrift. Fråga honom inte och du får många värdefulla påpekanden på direkten.

Nu har det varit flygsommar och det har givit Johannes många trevliga stunder med sina f.d. elever och det bjuder vi gärna på.

"Mottagare".



Redaktören har saxat följande för var och en intressanta information ur ett av KSAK sammansatt informationsblad:

### NYA REGLER FÖR ATIS-UTSÄNDNINGAR

ICAO (International Civil Aviation organization) är ett internationellt organ inom luftfarten. De flesta länder i världen tillhör ICAO, så även Sverige. Under våren 1983 infördes, via ICAO annex 11, en ny utsändningsform för ATIS. I sak förändras ingenting. Endast utläsningsordningen ändras. Tidigare utlästes information om inflygnings- och navigationshjälp, bromsverkan och genomgångsnivå m m efter MET-report (vädermeddelande). Nu ska det utläsas före MET-report.

Exempel:

FÖRÄNDRINGAR: 1

BROMMA INFORMATION F

TIME 1650

runway 30 in use

transition level 40

METREPORT

wind 310 degrees 10 knots

visibility 10 kilometers

CAVOK

temperature 10 dewpoint 16

QNH 1013

STAND BY FOR REPETITION

### LUFTRUMSFÖRÄNDRINGAR SOM KRÄVER NYA FLYGKARTOR

Vet Du att Snappa VOR och Boda VOR har utgått?

Vet Du att en ny stark VOR som heter Rasken har ersatt de tidigare nämnda? Ja, det finns fler väsentliga förändringar, som har föranlett oss att revidera flygkartorna Malmö respektive Östgöta TMA.

Malmö TMA har dessutom nu en helt ny grundkarta så att "inte en siffra är som tidigare". VI REKOMMENDERAR ALLA SOM HAR FLYGKARTORNA MALMÖ TMA RESPEKTIVE ÖSTGÖTA TMA AV ÄLDRE DATUM ATT OMGÄENDE BYTA UT DESSA MOT DE NYA SOM ÄR DATERADE MAJ 1983. Ytterligare kartor som vi har och skall revidera är Stockholm TMA samt Sundsvall-Östersund TMA.

Alla kartor ovan ingår i System Svenska Flygfält, som är en serie hjälpmedel avsett att användas vid VFR-flygning. Hjälpmedlen i systemet kan delas upp i fyra huvudgrupper, nämligen: Manualen Svenska Flygfält, flygkartor, navigeringsutrustning samt annan kringutrustning.

Beställningar kan göras hos KSAK Service.

## UNDERHÅLL AV FLYGPLANPARK M.M.

Vi klagar ofta på att det är så dyrt att flyga och vi frågar oss hela tiden "kan vi flyga billigare"?  
Det kanske är svårt men vi kan ju försöka att reducera kostnaderna.

Du som är pilot, tycker Du inte det är trevligt att flyga ett rent och snyggt flygplan?

Förmodligen, men det är sällan någon vill ställa upp och tvätta av flygplanen.

Sand, lera och kolapapper inne i cabin, det är tyvärr en allt för ofta förekommande företeelse.

Det blir tekniker eller anställd personal som får ta hand om "skiten". Men, det kostar och här kan alla hjälpa till att reducera kostnaderna.

För allas trevnad kan det också vara tillåtet att hjälpa till i klubbstugan att städa och snygga upp.

Ytterst är det här flygsäkerhet. Skitiga flygplan, ostädade klubbstugor och hangarer kan vara inledningen till ett slarvigt flyguppträdande och det kostar pengar i slutänden.



Nedanstående haverirapport är saxad ur Flygrevyn. Det kan vara nyttig läsning inför den annalkande hösten.

# Haverirapport

## Effektbortfall

Förare: 48 år, A-certifikat, 263 flygtimmar.

Flygplan: PA-28-140.

Föraren var ensam i flygplanet och utförde övningar i långsärdflygning och inledande av nödlandning. Han hade inte flugit på åtta månader. Det var höst.

Efter en flack dykning med avdragen gas, en så kallad plané, skulle föraren åter dra på gas för att göra en upptagning. Härvid svarade dock inte motorn utan föraren blev tvungen att fortsätta den redan inledda planén mot en fullföljd nödlandning. Flygplanet tog mark i ung granskog. Föraren, som använde både

midjebälte och axelrem, klarade sig helt utan skador. Flygplanet blev dock totalförstört. ELT, den automatiska nödsändaren, slogs igång vid nedslaget.

Föraren hade giltigt certifikat och var behörig för flygningen. Flygplanet var vid haveritillfället luftvärdigt. Bränsle fanns i båda tankarna.

Orsaken till motorstoppet har inte med full säkerhet kunnat fastställas. Motorn skickades till motorverkstad för teknisk undersökning. Förutom ett betydelselöst fel i tändningsförställningarna befanns motorn helt utan anmärkning. Man har diskuterat om föraren förväxlat gas- och blandningsreglagen.

Dessa handtag sitter monterade på samma reglagebock, men de har avsiktligt helt olika karaktär. Förväxling anses osannolik.

Under de 35 minuter föraren övat före haveriet hade han använt främst gasreglage och förvärmningsreglage, och detta utan problem. Man har också resonerat kring möjligheten av stopp till följd av för hastigt gaspådrag. Även detta anses dock osannolikt eftersom moderna förgasarmunstycken anses förhindra dylika problem.

Om man studerar vädersituationen för den aktuella dagen och jämför den med förarens uppgifter bör luftfuktigheten ha varit så hög i området att risk för förgasaris förelegat. Föraren har slagit till förgasarvärmen. Men om dylikt tillslag samtidigt åtföljts av gasavdrag, som före

planén, anses värmen otillräcklig under angivna betingelser. Detta anses vara orsaken till haveriet. Några månader efter olyckstillfället gav Luftfartsinspektionen ut ett meddelande om förgasaris, MFL 13/1979-H.

Kontentan av detta MFL är bland annat följande: Då väderförhållandena befrämjar bildandet av förgasaris skall föraren med jämna mellanrum kontrollera om is har börjat bildas. Man kan säga att om det finns begynnande isbildning i förgasaren så kan ett gasavdrag vara den åtgärd som framkallar motorstörning. Ett *samtidigt* varmluftstillslag är då inte tillräckligt utan varmluften måste komma i *god tid före* gasavdraget. Med jämna mellanrum under en plané kan motorvarvet mjukt ökas för att hålla motorn varm. □

## NÄSTA KONTAKT:

Nästa manusstopp är den 23 Oktober och Kontakt beräknas vara hos dig c:a 3 November.

Skickar du ditt bidrag med SAAB's interna post, ange inte bara min beteckning SP-SyT utan även mitt namn på kuvertet. Och du, då måste det finnas hos mig redan den 21 Oktober.

Än en gång måste jag gorma på en del bidragsgivare. Manusstoppdatum och tid (17.00) måste respekteras om verksamheten skall flyta. Du som slarvar, skärp dig!

---

## PÅ FINALEN

Du har strax läst färdigt årets sjunde KONTAKT. Dagarna blir kortare, mornarna fuktigare, vädret ostadigare. Om inte så många veckor börjar löven gulna och sedan.....

Nå, men vi är ju inte riktigt där än. Om inte vädrets makter blir riktigt tjuriga har vi ännu många tillfällen till en skön flygtur med vänner och bekanta eller ett träningspass studs och gå.

Till och med KONTAKT-redaktören skall avverka ett par flygpass efter en tiodagars resa till Västtyskland och Tjeckoslovakien för att se på pensionerade flygplan (dvs sådana som förvaras på flygmuséer).

Flyg väl!

Lars-Ake H.



# PRESS - STOPP

## JOHANNES HAR ORDET

Johannes - som har haft semester ett par veckor - vill gärna få följande framfört:

## ATT KORSA BANAN

I Klubbhuset finns anslaget en karta med tillhörande skisser som visar hur du skall flyga när inte tornet är öppet. T.ex. framgår det där att man skall korsa över mitten av banan när man kommer in från VIST till varvet bana 29.

På förekommen anledning måste det dock påpekas att detta inte får ske så bokstavligen att man riskerar att kollidera med flygplan som redan ligger i varvet. Använd ögon och öron och anpassa var du korsar banan till den övriga trafiken.

## RING METEOROLOGEN

Speciellt vid den här årstiden kan vädret variera mycket under en dag och över ganska små områden. Skall du flyga någonstans är det din skyldighet som befälhavare att ta reda på vädret vilket bäst görs hos meteorologen.

Påpekas också på förekommen anledning.

## MÖBLERNA

Nästa gång du är i Klubbhuset, studera t.ex. ovala bordet. Är det folk som har använt det som snickarbänk undrar man! Om du gjorde så därhemma skulle din sambo/hustru/mamma klämma till dig över skallen med stekpannan. Det borde vara självklart att vi är aktsamma om klubbens alla grejor som vi ju ytterst gemensamt betalar för.

På uppdrag

Lars-Ake H.



Ny prislista gäller från 1 oktober.  
preliminär utgåva bifogas.