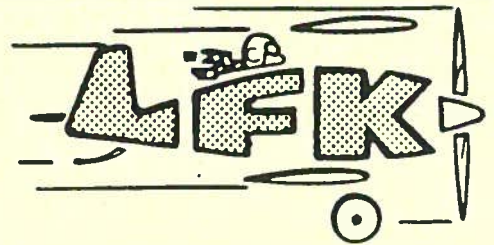


kontakt med



MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktion: Per-Olov Jonsson A 013-115610 H 013-104358
Kjell Pettersson A 013-113380 H 013-139935
Distribution: Klas Forsman Mats Jonsson
Adressregister: Gun Lundqvist expedition

NR 8 1988

I DETTA NR

STYRELSEN HAR ORDET

- * Vår första Piper Archer.
- * Timpriser för Piper Archer.
- * Nya medlemmar.

JOHANNES HAR ORDET

JOURTJÄNSTEN

KLUBBVERKSAMHETEN

- * Studiebesök på ÖKC.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- * Tyck till om tävlingsverksamheten.

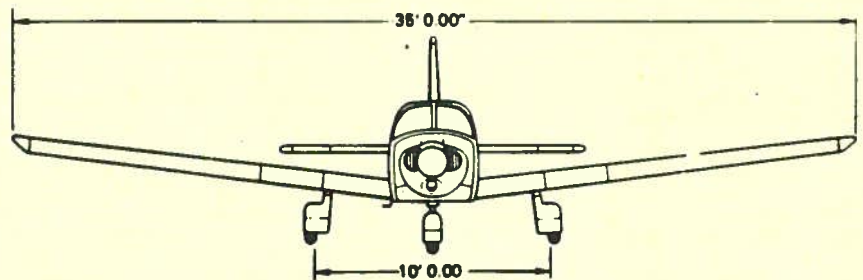
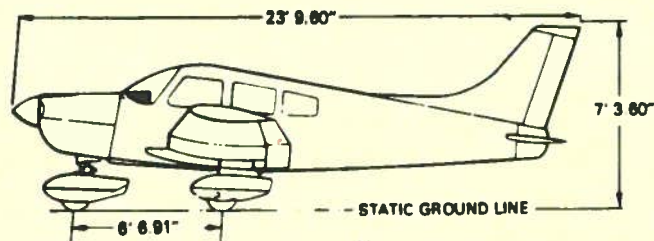
INSÄNDAREN

- * Därför kom Constan-speed-propellern till.

NÄSTA KONTAKT

GOD JUL

Archer II
PA 28-181 PIPER



GOTT NYTT ÅR!

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och Jour 013-18 32 00
Flygchef och hangar 013-18 32 01
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732
Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00
Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 Jourh 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön-, och helgdagar: Jourhavande 08.00-mörkrets inbr.

STYRELSEN HAR ORDET

UTBYTET HAR BÖRJAT ! VÅR FÖRSTA PIPER ARCHER ÄR HÄR !

Efter ett år av utvärderingar och ekonomiska kalkyler står det första nya flygplanet på vår platta. Med detta vill vi markera att LFK tagit första steget i ett långsiktigt och seriöst utbytesprogram för våra flygplan.

Meningen är att efterföljare nummer 2 ska komma i mars 89. Det första bytes mot SE-IFB och det andra bytes mot SE-GYI. Piper Archer (180hp) blir det flygplan som ersätter våra stora Cessnor. Styrelsen har bla. haft som mål att få bort olikheterna mellan planen och att generellt höja prestandan till "fullt fyrsitsiga" flygplan.

ALLA FLYGANDE MEDLEMMAR SKA FLYGAS IN ELLER CHECKAS UT !

Piper Archer är en känd maskin och många i klubben kommer att känna igen sig i vår SE-IUD. Där finns dock detaljer som kräver nya handhavanden och därför har styrelsen bestämt följande;

De som vill flyga in sig och inte flugit Piper förrut kommer att genomgå en normal inflygning på ca.2-3 timmar.

Medlemmar som är influgna på PA-28 sedan tidigare kommer att behöva göra en förkortad inflygning(utcheckning) med en av klubbens lärare.

En teknisk kurs kommer att vara obligatorisk för alla som ska flyga vår Piper Archer. Sådana kurser kommer att hållas flera gånger under vintern och våren. Nästkommande kurs annonseras vid början av inflygningen. Även medlemmar som ska gå jour den närmaste tiden ska gå kursen för att lära sig rätt handhavande.

- " Ingen får alltså flyga SE-IUD före utcheckning "

SUBVENTIONERAD INFLYGNING

Klubben har satt av lärare speciellt för inflygningen på Archern. I första hand kommer lördagar och söndagar att tas i anspråk för detta.

Bokning av inflygning kan göras i den vanliga bokningspärmen. *Bokning kan endast göras* om där finns en lärarsignatur för den dagen, markerad på SE-IUD. Det innebär att den tiden är avsatt för inskolning och garanterar att en lärare finns tillgänglig. Dessa lärare är då öronmärkta för inskolning och utcheckning och kan inte anlitas för annan skolning under samma tid. Tar inflygningen mer än ett pass, ska samma lärare fortsätta inflygningen nästföljande gång.

Vid inflygningen ska medtagas; Certifikat, flygdagbok och karta.

Inflygningarna på Archern kommer att vara subventionerade fram till den 31 april-89 då normalt skoltillägg tillkommer.

SK 1 - priset blir 600 kr under denna period.

Följande lärare kommer att medverka vid inskolning och utcheckning; Lennart Johannesson, Jan-Åke Nilsson, Per-Arne Carlsson, Mats Lind, Sture Bjelkåker, Gunnar Dahlin, P-G Lundborg.

U - PRISER

För återstoden av 1988 kommer U1-priset för Archern att vara 500 kr. Då detta nummer skrivs har styrelsen inte helt klara priser för 1989, men att räkna med är ca. 10% höjning i genomsnitt.

Att vi nu valt att gå in i en ny fas där vi på sikt kommer att ha bytt ut samtliga Cessnor, gör att vi får en eskalering av timpriserna på ca. 10% per år under de nästkommande åren.

Flygplan är dyra !!

Lär dig därför att handha de nya maskinerna på rätt sätt, så håller de nyskicket längre.

Till slut är det vår förhoppning att de nya maskinerna ska vara till stor glädje och att de kommer att ge en ny kick åt flyningen i LFK.

Med vänlig hälsning,
Styrelsen.

TIMPRISER FÖR PINER ARCHER.

Inskolning (IA)

IA1	600,-/tim
IA2	560,-/tim
IA3	550,-/tim
IA4	540,-/tim

Uthyrning till LFK-medlem:

U1	500,-/tim
U2	460,-/tim
U3	450,-/tim
U4	440,-/tim

Priserna för såväl inskolning som uthyrning gäller t.o.m 31/12 1988, då de kommer att justeras.

NYA MEDLEMMAR

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

736	Christer Wikström
144	Lars-Erik Borg
180	Anna-Lena Björner
218	Leif Druugge
401	Uno Karlsson
438	John Kristoffersson
429	Pär Kinnborn

JOHANNES HAR ORDET

Nu när flygåret 1988 raskt går mot slutet kommer här lite intryck från mig:

Flygplanen har under året fått den bästa tekniska skötsel som går att få med en man. Tor Romare har gjort allt för att ståtiden skall bli så kort som det går att uppnå med gamla flygplan. Mellan tillsynsvarven har en upplyftning av flygplanen skett i stor omfattning. Jag går inte in på detaljer, men Du som flyger kan inte ha undgått att märka av det. Efter allt jobb med 3 st 152:or som lärarna och eleverna bor i, hände en kraftig reducering av skolparken. Det blev bara SE-IFZ kvar efter vindhaveri på plattan den 6 november. Men IFX och IFY kommer tillbaka efter reparationen i Danmark. Tidpunkten är 1 st i januari 1989 och 1 st i mars - april 1989.

Förhandlingar pågår angående lån av C150.

Ha tålamod alla LFK:are !

Elever: A-cert, B-cert, Mörkerbevis, I-bevis, Avansskolning. Elevantalet är stort inom alla kategorier men lärarfrågan är nu löst med en heltidsanställd lärare som börjar hos oss i december 1988. Hans namn är Gunnar Dahlin och kommer från Kiruna. Han är välkommen som lärare på A-cert och Mörkerbevis som nu har ett uppdämt behov.

Jan-Åke Nilsson slutar vid Nyåret och börjar sin styrmansutbildning på Linje-Flyg. Vart tog PA vägen undrar många. Jo, han är styrman hos flygföretaget AWIA, Norrköping. Men han hjälper oss gärna med PFI, Mörker, Inflygning och lite A-skolning i mån av tid. Jan-Åke vill inte heller släppa lärarjobbet, så honom får vi räkna med ungefär i samma omfattning som PA. Jag tror att vi skall ta ifatt det mesta under 1989. Men Gunnar Dahlin och jag kommer att stå för all dagtids skolning, och utanför ordinarie arbetstid vid behov.

Flygning vintertid.

En trend är att alla taxar alldeles för fort med våra flygplan. Snö och halka medför riskan för kollision mycket stor med Div-föremål. Ja det lugnt !

Tro inte att det inte skulle drabba Dig, för det gör det så småningom om Du slarvar och har otur med taxningen. Detta har jag påtalat så många gånger, så lite tjatigt blir det.

Den medlem som slarvade och hade oturen på sin sida vet hur det känns efteråt.

SE-GYB fick vid taxning propeller avslagen vid kollision med ett banljus vid väntplats. Dessutom måste motorn ut ur flygplanet, och isärtagning på motorverkstad för kontroll och upp-mätning av vevaxeln. Allt detta kostar mycket pengar och stå-tid på flygplanet. Försäkringar täcker men LFK har självrisk på 20.000,-. Medlem som flyger kan om så bedöms av LFK-styrelsen krävas på självrisksumman eller del av självrisken beroende på hur skadan har uppstått. Jag vill att alla som flyger skall vara medvetna om detta. Föraren i GYB fick efter LFK:s styrelse-möte betala 5.000,- som en del av självrisken. Ingen får titta snett på den drabbade för det inträffade, men ta det som en läxa och ta det lugnt. Kärran flyger igen men som sagt, dyrt blev det. Heder åt den drabbade medlemmen som ställde upp och hjälpte Tor Romare i 2 dagar med återmontering av motorn. Arne Kjellström, Tor Romare och drabbad medlem såg till att SE-GYB kom i luften snabbt. Nog om detta, bra insats av alla !

Snöröjningen.

Du som är jourhavande skall skrapa fram snön med handverktygen, 3-4 meter ut på plattan framför hangarportar och tankanläggning. Därefter ringer Du Brandkåren SAAB och ber om snöröjning.

ESSL-SAAB Trafikflygplats.

Du som flyger en sväng då och då upptäcker nog att tillgången att låna varvet på SAAB är mycket begränsat vid vissa tider. Långa väntetider på marken (väntplatsen) och väntlägen i luften. Varför, frågar många. Jo, SAAB-fältet har nu fasta linjer och fler blir det plus alla egna flygplan och taxiverksamheten. Sen på det hela så kommer vi i LFK som har en stor verksamhet. Trafikledningen på SAAB gör allt för att trafiken skall flyta bra. Med ett bra samarbete med Trafikledningen tror jag att vi i fort-sättningen ska komma åt att flyga även när JAS:en kommer igång.

Inflygning på Piper Archer II.

På grund av lärarkapaciteten dagtid som är helt upptagen med skolningen förlägges Inflygningen till lördag och söndag och kvällstid när dagarna blir längre. Återkommer med central-teknisk kurs för alla som skall flygas in. De piloter som är influgna på PA-28 Warrior SE-ICT som vi hade i LFK för några år sedan, skall kontrollflygas och checkas ut på vår nya kärra. Denna avkortade återinflygning skall utföras av flyglärare. Den nya kärnan har mycket fin utrustning och det är viktigt att alla behärskar all den fina och dyrbara utrustningen. Som sagt, när den nya kärnan SE-IKD har anlänt till LFK så är det bara att boka in Dig för återinflygning eller nyinflygning.

Inflygning lördag eller söndag.

Följande lärare:

Johanness

Jan-Åke Nilsson

Mats Lind

Sture Bjelkåker

Per-Arne Carlsson

Gunnar Dahlin (nyanställd i LFK)

Medtag cert och flygdagböcker när Du börjar Din inflygning !

Än en gång, du som skall göra Din PFT, boka in nu. Du får göra PFT 6 månader före behörighetens ingång.

Till sist önskar jag alla LFK:are en GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT FLYGARÅR.

Johanness

JOURTJÄNSTEN

Jourlista för 1989 finnes utlagd på klubben för teckning fr o m den 5 dec. Kan Du ej själv komma dit och teckna vilka dagar Du planerat gå jour, så ring vår expedition på förmiddagen =(expeditionstid) så kan tjejerna skriva in Dig. Listan drages in omkr 15 feb. Därefter sker utlottning av de kvarvarande dagarna.

Dragning för Okt o Nov utföll sålunda:

Okt: 483 Johan Linder

Nov: 472 Lars-Åke Linderholm

1 tim C152

Grattis!

L Lönn

KLUBBVERKSAMHETEN

STUDIEBESÖK ÖKC

Tisdagen den 10 januari 1988 är det dags för klubbens årliga studiebesök på Östgöta Kontrollcentral, varifrån luften omkring oss styrs. Anmälan på lista på klubben. Därefter samling vid klubben kl. 18.00 den 10 januari för samåkning per bil eller flygplan.

Detta studiebesök ingår som en del av A-teorikursen, vilket innebär att den teorilektion som skulle varit den 10 januari flyttas till annat tillfälle.

Erik Å.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

TYCK TILL OM TÄVLINGSVERKSAMHETEN !

Tävlingskommittén vill gärna att Du som är intresserad av flygtävlingar i någon form skickar in nedanstående talong, så att vi får en liten indikation på hur stort intresset är. Vi kommer att ha speciella kvällsövningar för att introducera Dig som är ny i sporten, och Du kommer också att få flyga vår debutanttävling gratis.

Vi ser också gärna att Du som är äldre i gamet hör av Dig på motsvarande sätt så att vi inte glömmar bort Dig.

Tyvärr har vi ännu ingen gratis veteranklass.

Skicka Din talong till: Leif Thelander
Enhagsvägen 10
582 70 LINKÖPING

eller lägg den i TKM:s låda på klubben.

o här _____

JA, JAG ÄR/KOMMER ATT BLI INTRESSERAD AV LFK:S FLYGTÄVLINGAR

Namn

Adress

Post.nr. Ort

Telefonnr.

INSÄNDAREN

Har Du funderat på varför vi har constant-speed-propeller på SE-GYI. Här följer en förklarande beskrivning, hämtad ur "PROP TO PILOT" - A HANDBOOK FOR PILOTS utgiven av HAMILTON STANDARD PROPELLERS 1948 .

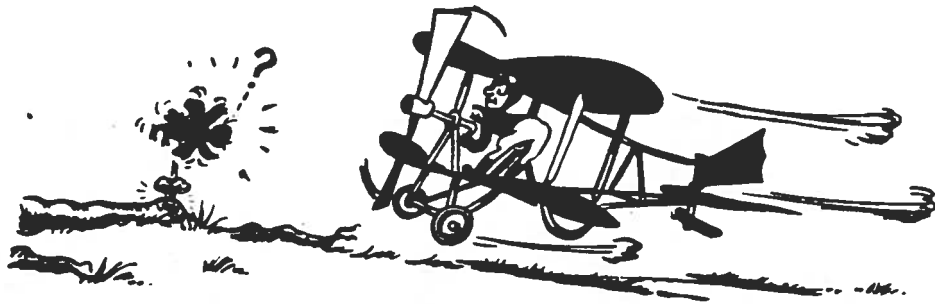
Jonny J.



A HANDBOOK FOR PILOTS

HAMILTON STANDARD PROPELLERS

DIVISION OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION, EAST HARTFORD, CONNECTICUT



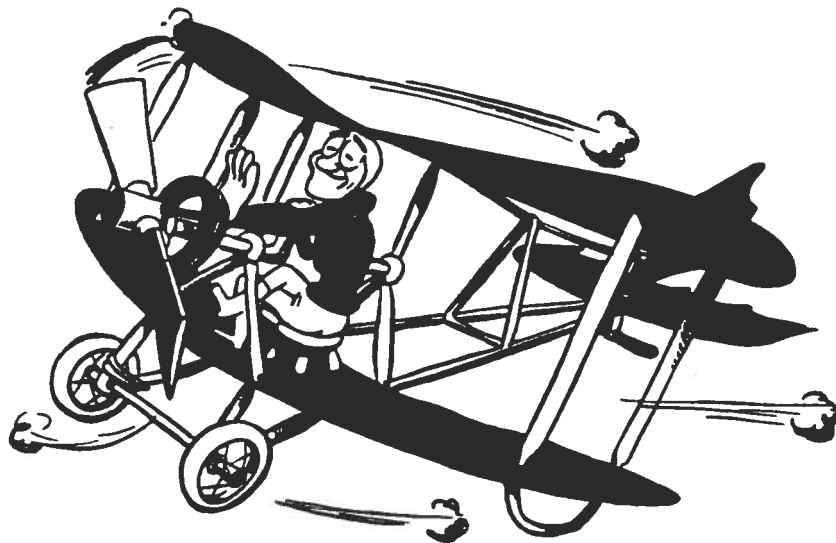
Here's the root of the situation. The propeller is supposed to propel the plane forward fast enough to enable its wings to lift and support it clear of the earth.



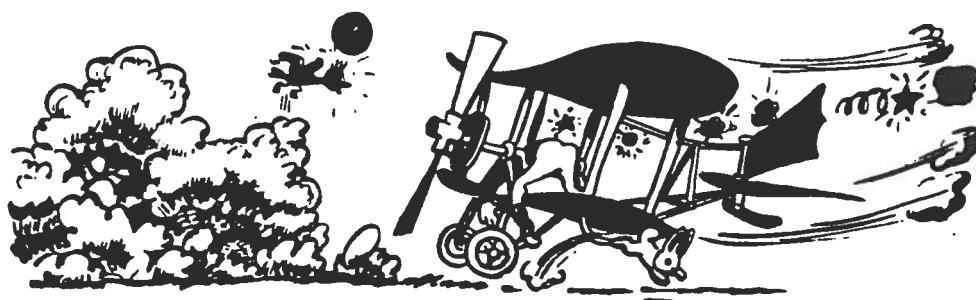
However, aviators were stumped when they discovered the propeller got them clear of the earth but needed a change to a higher blade pitch in order to keep its good grip on the faster moving air in high speed, level flight. If the pitch couldn't be changed, the entire rig was up a tree.



Hamilton Standard Propellers fixed this situation by making the "gear shift of the air" — a two position prop that permitted an aviator to change from a low pitch necessary for take-off to a high pitch for level flight.



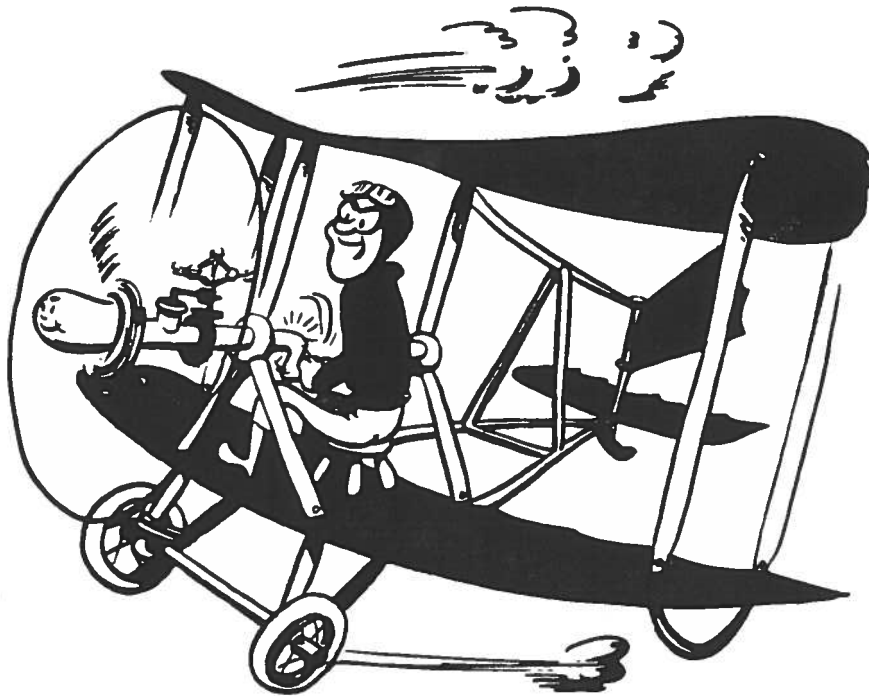
For the pilot to enjoy the benefits of high pitch, high speed flight had to be maintained. But this was very tiring, and some of the boys got "bushed".



So, Hamilton Standard cured this by developing the Hydromatic (constant speed) prop, which permitted a full range of pitch positions between the low pitch for take-off and the high pitch settings. This made it possible to operate the propeller at its most efficient angle of blade pitch at all air speeds and RPM settings —

All automatic too—just set the prop to a desired RPM of the engine, and there the RPM would stay whether the plane was climbing, cruising or diving.

This made everything very, very efficient.



EVERYBODY WAS HAPPY.

NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för nästa " Kontakt " är preliminärt
1989-01-29.