

KONTAKTEN

Medlemsblad för Linköpings Flygklubb

Nummer 1 2008

www.lfk.se

Gott nytt flyg-år!

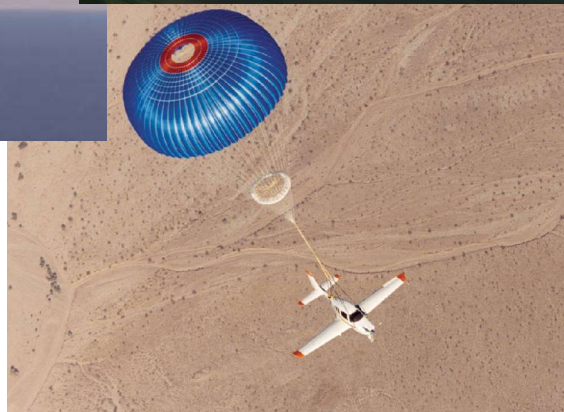


LFK köper nytt!

Vilket flygplan vill DU flyga 2008?

Diamond, Cessna eller Cirrus –

läs mer på sidan 10!



INNEHÅLL

- 2 * Ordförandens spalt
- 3 * Flygchefens spalt
- 4 * Tekniska chefens spalt
- 5 * Efterlysning inför LFK:s 75-årsjubileum
 - * Kontrollantens kontrollant
- 6 * Warbird-flygning i Australien

- 10 * Nytt flygplan 2008 – information från flygplangruppen
- 14 * Att tygla en vinge av tyg – skärmflygning över Östgötaslätten
- 16 * Det uppdaterade IT-systemet på LFK
 - * Ditt saldo – påminnelse från Carina

KONTAKTEN

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare
Göran Berséus

Redaktör & layout
Linn Rittmalm-Glimne
0734-200222
linn@linn.nu

Manusstopp för nästa nr:
2008-04-25

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress
Åkerbogatan 2
582 54 Linköping

Hemsida
www.lfk.se

E-post
expedition@lfk.se

Expedition och jour
013-183200

Flygchef
013-183201

Teknisk chef
013-183204

Fax
013-183202

Gironummer
Postgiro 160143-4
Bankgiro 120-0732

Expeditionstider
Vard. 08.00-16.00

Jourtider
Vard. 17.00-mörker
Lör-, sön-, helgdagar:
08.00-mörker



ORDFÖRANDENS SPALT

Klubbmedlemmar, nu är det LFK 2008 som gäller! Det ser ut att bli ett ovanligt händelserikt år för oss, i alla fall om man går igenom vad som nu planeras att genomföras. Låt mig direkt säga att väldigt mycket var positivt under året men vårt flygtidsuttag hamnade under 3000 timmar, vilket är under budget. Vi kommer analysera detta mer ingående men en del kan nog tillskrivas vädret. Kanske inte för att själva flygningen behövde inställas men för att semesterkänslan, och därmed flygresan kom bort i all dimma och regn.

Så några ord om det gångna året, även om det gicks igenom och diskuterades på det trevliga Allmänna klubbmötet.

På flygskoleområdet rullar det på med Linköpings Flygskola. Magnus Lundell kommer mer in i verksamheten och vi har nu en PC-lärare till genom Olle Backarp. Vi är mycket nöjda med den nya simulatoren SE-SIM och det är en intressant fråga hur man kan utveckla simulatorträning i vidare områden t ex kring ökad gränsvärdesflygkompetens och flygsäkerhet. På tekniska sidan utvecklar Håkan Johansson tjänsten och tar även tag i planeringen inför de nya regelverk som kommer under 2008. "Internetteamet" går från klarhet till klarhet och spänner nu bågen mot ytterligare pilotbriefing-tjänster.

Positivt är också att EASA nu börjat respektera general aviation/light aviation och konkret börjar arbeta med förslag både kring certifikat och flygplangränser etc. Ett mycket viktigt steg är också att en ny europeisk motorflygunion EPFU har bildats där vi enligt uppgift är 85000 piloter! Se www.epfu.eu som snart kommer i bruk. Här kan KSAK tillskrivas en stor del av förtjänsten och KSAK ordförande Henry Lindholm är nu dess förste ordförande. LFK gratulerar!

På flygplanstrategifronten har det hänt en hel del och vi närmar oss nu genomförandestegen med anskaffning av ett "modernt flygplan mitt i klubben", mer om detta på andra forum, och försäljning av Bellanca och en Cadet. Man ska dock ha i minnet att det även är helhetsbilden för LFK som ska bli bra, dvs att vi bäddar för en riktigt bra fortsatt flygplanfamilj. Short list idag är Diamonds DA40 TDI/G1000 och Cessna's 172-variant, även den med diesel och G1000. Båda har fördelar och nackdelar men på från varandra skilda områden. Intressant är att båda genom modern teknikutvecklingen har en ny miljövänlig och bränsleekonomisk profil.

När det gäller ekonomi och finans har styrelsen nu ett bra analys- och bedömningsunderlag och tiden är inne att se över hela flygtimprisstrukturen. Principiellt finns två skolor, den ena med rejält hög årsavgift och lägre utnyttjandepreis och den andra med begränsad årsavgift och "timpriser som tar större delen av kostnaderna". Det finns piloter i alla läger och orättvisorna upplevs ofta stora, med all rätt, av olika grupperingar.

LFK styrelse har utgående från underlaget ovan utarbetat ett förslag som ger stor valmöjlighet för den enskilde piloten att optimera efter sitt flygbehov. Timprismatrisen kan vid första anblicken förefalla krånglig, men är egentligen logisk och rätt enkel. Förslaget presenterades vid Allmänna Klubbmötet och har sedan beslutats vid styrelsemötet 18 december. Styrelsen hoppas nu att alla noga läser igenom tabellen, överväger möjligheterna och finner sin personliga kombination. Det gäller naturligtvis också våra gästmedlemmar som kan glädja sig åt en fortsatt jämförelsevis låg medlemsavgift.

Så en avslutande översikt av våra verksamhetsutmaningar 2008 som ställer rejäla krav på engagemang och kompetens i styrelsearbetet, operativt arbete och medlemsinsatser i stort. Dessa är

- Nytt modernt flygplan ”mitt i klubben”
- Pilotutbildning fler kurser & elever
- Nya användningar av SE-SIM
- Fler timprisalternativ
- Nytt UH-regelverk
- GAC-förberedelser
- Fortsatt fplstrategi samt UL-utvärdering
- Klubbsamarbete inom regionen

Med gemensamma insatser har vi möjlighet att klara dessa!

Jag vill samtidigt tillsammans med styrelsen ta tillfället att rikta ett tack till personalen och alla medlemmar som aktivt deltagit i LFK arbetet på ett positivt och utvecklande sätt under året som gått.

Göran



FLYGCHEFENS SPALT

Man kan undra om det miserabla flygvädret i november och december var naturliga variationer, eller om det är den påstådda klimattförändringen som spökar. Flygtidsuttaget som var hyfsat bra t o m oktober rasade för helåret 2007 under 2700 timmar, det lägsta på mycket länge. Inte heller vår planerade julgransflygning den 22 december gick att genomföra. Några av oss som flugit ovan moln vet i alla fall att solen fortfarande lyser däruppe.

Man får hoppas att jubileumsåret 2008 blir desto bättre. Klubben fyller ju 75 år, som ska firas med stort Fly-In den 24 maj och jubileumsfest den 15 november. Det vore roligt om de som varit med länge kan hjälpa till att komplettera klubbens historia i text och bild efter 1983 då den senaste dokumentationen gjordes vid 50-årsjubileet, se upprop på annan plats i Kontakten.

Bland händelser under 2008 kan nämnas starten av KLM:s flyglinje till Amsterdam i slutet av mars med två turer per dag sju dagar i veckan. Det innebär bl a att Saab-tornet kommer att ha mycket mer öppet på helgerna vilket ger bättre service även för LFK, men kanske även mer trängsel på platta och taxibanor. Det länge aviserade allmänflygområdet norr om fältet känns alltmer angeläget.

Frågan om ny teknik i LFK flygplanpark kommer kanske också att lösas under 2008, både Diamond och Cessna har bra kandidater med glaspanel och dieselmotor och det gäller då att välja rätt mellan pris, prestanda och andra parametrar. Båda dessa nya tekniker kommer sannolikt på sikt att bli aktuella även för basflygplanparken, och det kan då vara bra att prova redan nu med ett flygplan.

Ett sätt att hålla nere kostnader är att undvika skador på flygplanen, även små hangarskador kan bli rätt dyra, så ökad försiktighet vid rangering kan vara ett bra nyårslöfte. Det finns även tecken på att hårdhänt behandling av t ex kursgyroknappen kan medföra reparation för flera tusen kronor.

Viktigast av allt är förstås flygsäkerheten, låt 2008 blir ytterligare ett skadefritt år!

Sture

KONTAKTEN

TEKNISKA CHEFENS SPALT



Fick möjlighet att deltaga på en två dagars utbildning på Garmins avioniksystem G1000. Utbildningen hölls en lördag och en söndag i klubbens lokaler och var mycket bra. Någon vecka senare lånades en Diamond DA 40 TDI in från Östflyg i Kalmar för utvärdering.

Efter att ha flugit in mig på flygmaskinen så är mina intryck att flygmaskinen inte är lätt att rangera runt på trånga utrymmen då den har stor spännvidd. Daglig tillsyn på flygmaskinen var enkel att genomföra. Checklistan före flygning var lång och mycket skulle kontrolleras och ställas in och där kom den genomgångna utbildningen till stor nytta. Starten går utan några problem och i luften noteras dieselmotorns jämna och vibrationsfria gång. Till en början är det lite ovanligt med digital fart- och höjdmätare men man vänjer sig fort. Kartbilden på den högra skärmen som visar vart åt man är på väg är riktigt bra så det ska mycket till att flyga bort sig. Att landa DA-40 är inte heller speciellt svårt. En sak som är konstigt på en modern flygmaskin är varför man manuellt ska var tvungen att transferera ”soppa” från höger till vänsterving under flygning.

På SE-KII har motorn gångtidslängts ytterligare 100 timmar och ett byte av motorn planeras till början av år 2008. Större arbeten som utförts utöver tillsyn är att hela omställningsmekanismen till höjdrtrimrodret har bytts ut och att trimrodret fått nya gångjärn. Vi hittade också många sprickor i plåten på sidrodret som kommer att bytas när vi utför motorbytet.

SE-LCU har flugit 15 timmar efter sista kontrollen av oljefiltret. Även denna gång hittade vi spår i oljefiltret och beslut har tagits att demontera motorn och skicka den till Scan Aviation i Danmark för undersökning och reparation. Det ska också utföras 1 000 timmars inspektion på flygmaskinen. Det innebär att samtliga roderlinor ska demonteras för inspektion, vingstöttornas beslag till vingen ska demonteras och skickas för sprickindikering samt byte av bultar till landställena ska göras.

Vid 100 timmars tillsyn på SE-LBV hittade vi mycket korrosion på vingarna som vi fick åtgärda. En otäck sak som noterades var att båda luckorna till huvudställena var skadade. Detta kan leda till att landstället låses i infällt läge och blir omöjligt att fälla ut. Frigången mellan lucka och mark är liten vilket ni måste tänka på vid rangering och taxning.

Det är nu monterat en tavla i trähangaren som innehåller dräneringsutrustning för samtliga flygmaskiner, tvättmedel för rutor och tvättmedel för övrig rengöring. Dränerat bränsle tömmas i märkt kärl 100LL och när det är fullt tömmas det i märkt oljefat som är placerat utanför tillsynshangaren vid Cessnan.

Vid tillsyner hittar vi oljeflaskor i fickorna på stolsryggarna. Tyget och resåren i fickorna håller inte för detta. Vi ber er att tänka på det!!

Lägg tillbaka flyghandboken i portföljen efter att du läst. Det är en specifik bok för varje flygmaskin och dessa får inte förväxlas mellan flygmaskinerna. Dessutom är det nästan omöjligt att köpa en ny flyghandbok om den kommer bort.

Jag planerar att genomföra en teknisk utbildning på Piper PA28 någon gång under januari eller februari. Mer information kommer att finnas på klubbens anslagstavla.

Nåkan

KONTAKTEN

EFTERLYSNING!

Det börjar dra ihop sig till klubbens 75-årskalas. I och med detta jubileum har vi i jubileumsgruppen tagit beslut på att ta fram en komplettering till den bok som kom ut vid klubbens 50-årsfirande.

Det skulle vara bra om personer med intresse för detta hör av sig då det just nu är alldeles för få krafter inblandade för att detta ska kunna bli verklighet. Allt historiskt från 1984 och framåt är av stort intresse för oss, så sitter du på bilder, texter eller anekdoter från svunna tider eller känner att det vore roligt att hjälpa till med detta så hör av dig snarast till Sture Axelsson!

Om du har något som av intresse eller om du bara vill ge en hjälpande hand med detta projekt så hör av dig till:

Sture Axelsson

Tel: 013-152601

Mob: 0705-882166

E-post: sture.axelsson@passagen.se

Bilder och fotografier går bra att skicka digitalt till:

Andreas Thorén

Tel: 013-273134

Mob: 0733-805844

E-post: andreas.thoren@gmail.com

Om ni har fotografier liggandes och behöver hjälp med att scanna in dem så hjälper jag gärna till!

Om någon har andra tankar och förslag angående jubileumet är det bara att ni kontaktar Andreas Thorén.

// Jubileumsgruppen



Per, Olle och Arne diskuterar öppenlyst de IR-manövrar som utfördes över Norrköping och Linköping

Vem kontrollerar kontrollanten?

Även vår kontrollant har en kontrollant! Vem som kontrollerar den riksbekante Arne Nylén känner jag inte till. Men en kväll i början av december 2007 godkändes LFK-läraren Olle Backarp som PC-kontrollant av Arne. Detta skedde efter teoretisk utbildning på annan ort samt denna uppföljande praktiska "uppflygning", där Per Bankvall genom sin IR-PC fick agera försökskanin.

En nyttig övning för både Per och Olle som båda berömmar Arne som trots (eller tack vare) sin mångåriga vishet inom flygbranschen utstrålar en föredömlig ödmjukhet i de konstaterande och kommentarer som framkommer under den debriefing som följer - både på PC-kontrollen och PC-kontroll-kontrollen...

Robin von Post

KONTAKTEN

Warbird Adventures i Mareeba

Cairns i Queensland i nordöstra Australien bjuder på bad, korallrev, regnskog, stäpp med mera – och naturligtvis ett flygmuseum!

Cairns är ett semesterställe för australiensare, och det märktes tydligt när jag flög inrikes från Adelaide till Cairns - planet var fullt av familjer, och det var mycket livat med barn som sprang runt i planet. Och det är inte konstigt - Cairns bjuder på långa tropiska sandstränder, hotell i olika prisklasser och ett centrum med bl.a. en publik jätteswimmingpool vid hamnen. Utanför Cairns ligger Stora Barriärrevet, och det finns många möjligheter att åka ut dit och t.ex. dyka.

Naturen varierar mycket i närområdet. Runt Cairns är det bergigt med tropisk regnskog, längre in i landet ligger det lite torrare Atherton Tablelands där det t.ex. odlas avocado, mango, te, sockerrör, ananas och det finns också mycket boskap. Fortsätter man ännu längre in blir det ännu torrare bushlandskap (kallas det stäpp?) översållat med termitstackar byggda av lera och fritt kringströvande boskap. Boskapen rör sig t.o.m. fritt i de byar som finns, mitt i folks trädgårdar i den mån de har några.

Man kan t.ex. besöka grottorna i Chillagoe som ligger ett par timmars körning från Cairns genom alla dessa skilda naturupplevelser. Kennedy Highway som slingrar sig upp i Kuranda Range från Cairns genom regnskogen är särskilt spännande körning. Inåt landet blir det grusväg, och man gör klokt i att ha en ganska rejäl bil - jag var snål och hade hyrt en ganska liten futtbil, och även om det gick bra tror jag att den tog en del en del stryk på de ganska grova grusvägarna. Obekvämt blir det också.



Mareeba Airport från ovan. Museet är byggnaderna ovanför DC-3:an i bild



Nanchang CJ-6A efter flygturen

KONTAKTEN

När man passerat igenom regnskogen och kommit ut på Atherton Tablelands ligger byn Mareeba, och dess flygfält. Flygfältet byggdes under andra världskriget och hade en betydande roll i försvaret av norra Australien samt i kriget mot Japan. Flygfältet huserade både amerikanskt och australiensiskt bombflyg, och Atherton Tablelands var hemvist för mycket australiensiska och amerikanska trupper och piloter. Runt flygfältet fanns luftvärn och skyddsvärn, men de behövde aldrig användas.

I dag finns en av de ursprungliga två banorna kvar, och utgör Mareeba airfield. Flygfältet är inte så stort, men inrymmer bl.a. en underhållsbas för MAF - och ett flygmuseum. Museet är inte heller så stort, och är egentligen en privatpersons samling av flygplan. Det består av två hangarer samt ett mindre rum i vilket det finns en liten statisk utställning samt en liten shop. I den ena hangaren finns en T6 Harvard, två Winjeel, en Chipmunk och en Nanchang - alla i flygbart skick. I den andra håller en P40 Kitty Hawk på att restaureras, och den såg snart klar ut! Utanför står dessutom en DC3. Faktum är, att man kan få åka med i de flygande planen om man vill - museet kallar sig för Warbird Adventures och säljer just en "äventyrsupplevelse" med flygplanen.



CA-25 Winjeel, utvecklad och byggd i Australien



P40 under restaurering

Det visade sig gå bra att få en åktur trots att jag inte bokat något - de ringde bara en pilot som kom på momangen. Jag kunde få åka i deras Nanchang CJ-6A - och det var ju speciellt eftersom jag aldrig ens hört talas om att det fanns ett sådant flygplan. Flygplanet är byggt i Kina och har restaurerats till flygande skick av Warbird Adventures och flög första gången efter restaurering år 2000. Jag kan inte låta bli att tycka att det måste vara svårt att hitta delar till en Quzhou Huosai-motor och en Baoding-propeller men det kanske det inte är. Planet tycks ha tillverkats i många exemplar, och tillverkas visst fortfarande i mindre skala. Den liknar en Yak, och det beror på att föregångaren till CJ-6 var just en licensbyggd Yak-18 om jag förstått det hela rätt. CJ-6 skall dock vara mycket omdesignad av kineserna.

Som sagt var, det är en "äventyrsflight" som säljs med bl.a. simulerade bombanfall, men jag bestämmer med min pilot att jag föredrar att få prova på att styra. Jag är mer intresserad av planet än av att skrämma folk på marken. Min pilot, Peter Gerdes, är en pensionerad airlinerpilot som nu har som hobby att flyga dessa restaurerade flygplan.

KONTAKTEN

Jag får åka baksits. Bakre panelens instrument har ryskt stuk med kinesiska tecken, med påklitrade etiketter här och där på engelska. Sikten ut genom glashuven och motorljudet är fenomenalt. Planet har inte så värst imponerande start- och stigprestanda men en överraskning efter start är att landstället är tryckluftsdrevet - det pyser som i en gammal lastbil när det fälls in. Min pilot kan inte låta bli "äventyret" och gör först ett simulerat anfall mot en campingplats men efter det får jag ta över spakandet. Planet känns lättfluget, ganska lätt i rodren men inte så annorlunda än man är van vid. Efter att jag fått svänga runt en del gör min pilot en stunds avancerad flygning och efter en överflygning över fältet blir det landning.

Det blir en trevlig flygupplevelse och vistelse på ett fint litet museum, så ett besök där rekommenderas. Det kostade c:a 1200 SEK för en halvtimmes flygning i ett ganska unikt flygplan, och det kan det väl vara värt. Nu ser det tyvärr inte ut som att jag får tillfälle att åka till Australien mer, men om jag får det skall jag nog åka tillbaka hit - för snart har de restaurerat färdigt sin P40 och de kommer att erbjuda flygningar i den också. Och att åka bakom en Allison V12 och kanske få prova att spaka själv - det vore ju nåt, det! Då skulle jag också kunna besöka Beck's Aviation and Military museum som också ligger i Mareeba och som jag inte hann med denna gång.

Anders Wallerman

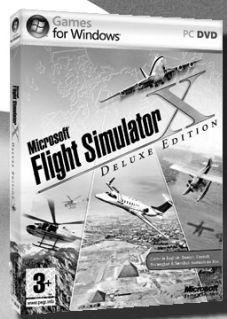


Kinesiskt emblem över Atherton Tablelands

KONTAKTEN

Endast för
LFK-medlemmar!
Specialpris på
MS Flight Simulator X

420:-
inkl. moms



Din kompletta IT-leverantör!



UCS erbjuder ett mycket brett spektra av produkter, tjänster, utbildning och konsultation.

I företagets produktportfölj hittar du betydligt mer än du normalt kan förvänta dig av ett IT-företag. Till exempel ingår kontorsmaterial, ekonomiservice och konferenslokal i utbudet.

Vår bredd gör oss till den enda IT partner du behöver!



www.UCS.se



KONTAKTEN

NYTT KLUBBFLYGPLAN

Eller: Jakten på den perfekta klubbkärnan – igen

Som en del av er säkert redan känner till så arbetar LFK:s styrelse med att skaffa in ett nytt flygplan. Förra gången vi sökte det perfekta planet gällde det ett reseflygplan och det slutade ju som ni känner till att klubben tillsammans med Johan Linder införskaffade vår Mooney, SE-LBV.

Många kommer säkert också ihåg att det inte var någon enkel resa fram till det faktiska beslutet att köpa ett plan. Mången mer eller mindre animerad debatt fördes, maskiner nagelfors i detalj, och inte sällan infann sig en känsla av att vi aldrig skulle komma fram till en typ eller individ som var perfekt.

Det gjorde vi inte heller – hitta det perfekta flygplanet alltså. Jag tror däremot att vi kom fram till en bra, om inte perfekt, kompromiss.

Då gällde det att fylla behovet hos en ganska smal grupp av piloter inom LFK: De som vill flyga långt, snabbt, ekonomiskt och tillförlitligt. Nu gäller det att skaffa ett flygplan som skall tilltala en bred bas av medlemmar så den här gången skall det vara betydligt enklare. Eller?

Inte då. Bortsett från att hitta en flygmaskin som alla gillar – eller åtminstone kommer överens med – så har vi också föresatt oss att flygtyget helst skall vara modernt, dieseldrivet, ha glascockpit, kunna starta och landa på korta gräsfält och duga för skolflyg. Det är inte heller helt fel om den inte är helt värdelös som resemaskin – gärna för tre till fyra personer – då det ju vore synd och skam att slösa klubbens mest kompetenta navigationssystem och autopilot på stjärtsvingar. Nämnade jag att den gärna får vara billig också?



Inte heller den här gången lär vi hitta det perfekta flygplanet, men vi kan sikta på en perfekt kompromiss. På grund av att vi har satt dieselmotor som ingångskrav på maskinen så krymper fältet av möjliga typer ner till ett litet fåtal och av det fåtalet återstår egentligen bara två som i skrivande stund uppfyller kraven tillräckligt bra. Dessa två är Diamond DA40 TDI och Cessna 172 TD.

På följande sidor presenteras dessa alternativ!

Cirrus' innovativa SR20 utrustad med fallskärm övervägdes också men föll bort bland annat av ekonomiska skäl samt på grund av att den inte går att få i dieselversion.

KONTAKTEN

Diamond DA40 TDI

De flesta på klubben har säkert redan stiftat bekantskap med Diamond DA40 på något sätt på marken eller i luften. DA40 TDI är ett i alla aspekter "modernt" flygplan, byggt av kompositmaterial, med allt vad det innebär av möjligheter till en aerodynamiskt ren design. Personligen har jag bara någon timmes sammanlagd flygtid i DA40, men hanteringsmässigt eller i luften finns inte så mycket att anmärka. Det är inte tal om att det skulle vara svårt att flyga DA40, men det är ändå lite väsenskilt om man jämför med en PA28. Framförallt är DA40 halare än en PA28 vilket kräver lite mer planering vid approach och i varvet. DA40 är utrustad med Garmins G1000 glascockpit och GFC700 integrerade autopilot.

DA40 TDI är (om man köper en ny) utrustad med Thielerts Centurion 2.0 som levereras strypt till samma 135 hästkrafter. Denna motor ger DA40 muskler nog till en marschfart på 135 knop vid en bränsleförbrukning på ca 20 liter i timman. Även om dryga 135 knop inte är fy skam så kan det även finnas möjligheter till att 2.0-motorn kommer att kunna uppgraderas till de 155 hästkrafter den är konstruerad för när relevanta STC:er blir tillgängliga.

Vad finns det då för negativa punkter med DA40 TDI? Framförallt finns det tveksamheter när det gäller publicerade landningsprestanda vilka enligt bok verkar komma i närheten av 800 meter vilket, om man vill vara laglig, med BCL-tillägg diskvalificerar de flesta gräsfält i Sverige och även en del asfaltbanor. Den andra nackdelen med DA40 är priset då den kostar knappa €300.000.



Diamonds DA40 - aerodynamiskt smäcker, bränslesnål, men dyr och kräver lång landningssträcka.

KONTAKTEN

Cessna 172 TD

Tills för några månader sedan var DA40 TDI det *enda* alternativet för en modern, glascockpitutrustad, dieselutrustad kärra som motsvarar våra krav. Detta fram till att Cessna insåg att det fanns pengar att tjäna på att någon redan hade certifierat Cessna 172 med samma Thielertmotor som sitter i DA40. Detta har resulterat i Cessna C172 TD som kan sammanfattas som en splitter ny, glascockpit- och dieselvariant av C172. Detta är precis vad man får – på gott och ont.

För att inleda lite med det onda så måste jag erkänna: När man närmar sig en C172 på plattan så bländas man inte direkt av de graciösa linjerna. Det är lite fyrkantigt, det är nitar överallt och klaffar och roder ser ut som korrugerad plåt.

När man sedan väl klättrar upp i cockpit så försvinner snabbt känslan av mossighet – panelen är samma Garmin G1000, stolarna är sköna och läderklädda och säkerhetsbältena har krockkuddar. Jag kan inte med gott samvete påstå att DA40 interiört känns så fruktansvärt mycket modernare än detta. Flygmässigt är det Cessna för hela slanten: Stabilt och odramatiskt, vilket för all del inte behöver betyda tråkig. Maskinen känns allmänt smidig i luften.

Den individ som vi testade var en 100LL-drickande 160-hästars variant så vi kunde inte känna på hur dieseln är, men med tanke på att den är utrustad med Thielerts 2.0S på 155 hästkrafter så borde prestanda i alla fall prestanda inte bli sämre utan snarare bättre – i synnerhet när det gäller stigprestanda på höjd tack vare turboladdningen.

Bortsett från eventuella tveksamheter man kan ha kring Cessnans yttre uppenbarelse så är det när det gäller prestanda där både fördelarna och nackdelarna blir tydliga när man jämför med DA40. Marschfart är specad till 117 knop vid en högre power setting än på DA40 vid en högre förbrukning per timma (vi har inga exakta siffror) vilket ger sämre bränsleekonomi. Långsammare och törstigare sålunda. Samma egenskaper som orsakar dåliga marschprestanda ger dock Cessnan fördelar på andra områden. Fäller man ut de typiska lagårdsdörrstora klaffarna helt och hållet så sjunker kärnan som en sten vid gaspådrag vilket delvis förklarar att Cessnan har betydligt bättre kortfälsprestanda. Start över 50 fots hinder klarar Cessnan 100 meter kortare än DA40. Gissningsvis är DA40:s publicerade siffror lite fegare tilltagna men ändå.

En Cessna 172 TD i LFK-konfiguration kostar dryga \$US 300.000. Detta tillsammans med den ytterst gynnsamma dollarkursen ger C172 en prisfördel jämfört med DA40.



*C172 TD – klassisk (tråkig?)
Cessna-design möter modern
interiör till ett billigare
inköpspris – men sämre
driftsekonomi – än DA40 TDI.*

KONTAKTEN

I valet och kvalet

Nedan hittar ni en jämförelsetabell mellan Cessna 172TD och Diamond DA40. Klart är att frågan på inget sätt är avgjort och mer tankeverksamhet kommer att läggas ned innan något avgörs. Diskutera gärna på forumen på <http://www.lfk.se> eller skicka dina synpunkter till flygplansgrupp@lfk.se.

Flygplansgruppen genom Erik Persson

Prestanda		
	Diamond DA40	Cessna 172 TD
Engine	Centurion 2.0	Centurion 2.0S
Power	135 hp	155 hp
Max speed 6000 ft	142 kts	
Max speed 10000 ft		130 kts
Cruise speed 70% 10000 ft	125 kts	
Cruise speed 85% 8000 ft		118 kts
Cruise range	741 nm	588 nm
Useful load	344 kg	337 kg
Fuel capacity	155 l	169 l
Service ceiling		16000 ft
Climb rate S.L.	650 fpm	622 fpm
Takeoff roll	335 m	256 m
Takeoff distance over 50 ft	635 m	535 m
Landing roll		175 m
Landing distance over 50 ft		407 m

Att tygla en vinge av tyg

En flygsport på uppsving är flygning med skärm. Under en intensiv vecka sommaren 2007 kompletterade jag och några LFK-kollegor vår flygarkompetens med möjlighet att lätta från marken med en så kallad flygskärm.

Översiktligt använder man tre metoder för att komma upp i luften med hjälp av flygskärm; start från ett bergssluttningar, med hjälp av vinsch eller med hjälp av propellerförsedd ryggsäcksmotor. I samtliga fall startar man till fots med en fullt utvecklad skärm. Väl uppe i luften på fri hand är det uppåt man vill ta sig - inte neråt. Man hoppar inte - man flyger! När man blir varm i kläderna nyttjas, likt segelflyget, termik eller bergshangvindar för att stanna uppe så länge det bara går - om man nu inte har en motor på ryggen...

Det som lockade undertecknad var framförallt möjligheten till motorskärmflyg. Jag hade länge sneglat på skärmflyg som ett komplement till motorflyget för att till en rimlig kostnad äga min egen flygfarkost samt susa runt i det blå med minimal timkostnad. Dock har det länge inte funnits något som reglerat hur eller var man får flyga. Att investera i utbildning och utrustning för att sedan hamna i onåd hos myndigheterna var inte så lockande. Till min glädje lyckades Svenska Skärmflygförbundet (SSFF) i samarbete med Luftfartsstyrelsen skapa ett regelverk för utbildning, utrustning och flygning som började gälla den 1 januari 2005. Man kan läsa mer i BCL-D 4.4 och på SSFF-hemsidan (www.paragliding.se).

Jag tyckte att det nu verkade vara dags att ta tag i detta intresse att kunna ta några steg i trädgården för att sedan sväva ut över den östgötska slätten. När LFK-kollegan Bengt Bergholm tipsade om att en klubb bildats i Vadstena som bedrev utbildningar var jag inte sen att boka mig för Elevkurs inklusive Paramotor-behörighet. Även Bengt samt Berth Fredriksson från LFK deltog i juli-kursen. Den ordnades av Parabase (www.parabase.se) i samarbete med erfarna instruktörer från den skånska skärmflygklubben Sky Adventures.

Utbildningen kostar, beroende på behörighet, 5-10 000 plus medlemskap i SSFF som inkluderar en obligatorisk försäkring. I detta ingår lån av all flyg-relaterad utrustning som behövs samt det teoripaket man går igenom. Man behöver själv skaffa rejäla kängor och oöm klädsel. Jag förordar ett köp av ett par riktiga flygkängor som inte har hyskor där skärmlinorna kan trassla in sig och som dessutom är både bekväma och stabila att utöva skärmflyg i.



Bengt Bergholm övar balansering av skärm

KONTAKTEN

De moment man går igenom enligt utbildningsplanen för att nå sin behörighet är:

- Teorikurs med ämnen såsom utrustning, flyglära, aerodynamik, meteorologi, lufrum, kritiska situationer mm. Här har man en klar fördel av att ha studerat PPL-teori, vilket ger möjlighet att koncentrera sig extra på det som är nytt.
- Balansering går ut på att lära känna skärmens egenskaper genom att på marken med vindens hjälp hålla skärmen i luften.
- Backglidning där man i en mindre backe övar starter och landningar. Detta är nog kursens mest fysiskt utmanande moment där man knatar upp för backen med sin utrustning för att sedan balansera upp skärmen, vända sig om och glida ner på 20-30 sekunder. Men flygkänslan är makalöst magnifik och så länge man orkar studsar man glatt upp för backen igen. Sedan avslutas kursen med de speciella moment för den behörighet man avser ta. Till exempel vinschning eller motor.

Den utrustning man drar på sig inför ett flyg består av hjälm (såklart), flygkängor (se ovan), flygskärm, sele samt en nödskärm. Flygskärmar av idag har ofta vingspann på 10-13 meter, vingyta på 25-30 kvadratmeter. De har i allmänhet ett glidtal på uppemot 1:10 och kan flyga i mellan 20 och 50 km/h. Tillsammans väger detta knappt 20 kilo och transporteras med lätthet i bil. Om man vill få med sin ryggsäcksmotor går buren oftast att montera isär så att man även får in motorn i bagaget.

De motorer som är vanligast drivs på oljeblandad tvåtaktsbensin. Naturligtvis förordas miljöanpassat bränsle som kostar några kronor mer. Å andra sidan håller man sig i luften i 2-4 timmar på en 10-literstankning. Så för oss Piper-piloter är det inga stora kostnader vi talar om.

Skärmflygning är en relativt väderberoende aktivitet. Man vill inte ha regn och för mycket blåst. Dessutom är det lite mer komplicerat att starta om det inte blåser alls. En stadig vind på 2-3 m/s är alldeles lagom. Men å andra sidan. När det regnar, ruskar och blåser vill man ju ändå sitta och mysa i SE-LBV på ILS bana 29 med kopplad autopilot.

De vackra dagarna däremot flyger vi för allt vad tygen håller. Så se upp när ni passerar Vadstena på väg till Visingsö.

Där pågår livlig skärmflygaktivitet!

Robin von Post



Artikelförfattaren över start och landning i en backe

KONTAKTEN

Det uppdaterade IT-systemet på LFK

På LFK har vi idag fler datorer än flygplan. Även om man kan rynka på näsan åt detta faktum är syftet ändå att erbjuda varje medlem mesta möjliga tillgänglighet till information och funktion. Detta för att uppmuntra till ett ökat och säkert flygtidsuttag i klubben.

(För alla som inte känner sig bevandrade i datorvärlden kommer nästa stycke te sig svårläst. Det skulle kunna ge er förståelse för en partners ljumma entusiasm över er konversation med en annan flygfrälst där ord som vindskjuvning, stallfart, varvtal, kortfälsprestanda viner genom luften...)

I hjärtat av detta IT-system sitter de datorer som i våras inför högsäsong fick en totalrenovering. Genom ett sponsoravtal mellan LFK och United Computer Systems AB kunde IT-gruppen pensionera trojänaren från SUN och ersätta med två klusterkopplade PC-baserade hårdvaror som kör Linux. Båda datorerna har AMD 64-bit dual core processorer, RAID-diskar, dubblade nätverksportar och kör ett speglat filsystem baserat på distributionen Ubuntu Server Long Time Support (LTS).

Det är härifrån ni idag kan se bokningsöversikter, boka in er för medlemstjänst och kontrollera ert pilotsaldo. Ett medlemsforum existerar där det med jämna mellanrum blossar upp diskussioner kring allt från lånecyklar till nya flygplanstyper och tacho-tidsmätning.

På den publikt tillgängliga delen av LFK.se kan man åtnjuta information om klubben, våra plan, utbildningar och övriga aktiviteter. Det går även att göra färdplaneringsberäkningar, vikt & balanskontroll. För den flinke finns även möjligheten att ansluta sig till vissa av dessa tjänster via mobiltelefonens WAP-läsare på wap.LFK.se.

Den framtida utvecklingspotentialen har nu via de sponsordonerade datorerna ökat dramatiskt. Bland annat pågår ett arbete med en ny förbättrad färdplanering och ett mer lättnavigerat medlemsforum. En efterfrågad funktion är även ett gemensamt filarkiv som man kan hämta och lämna dokument av alla de slag på.



Sponsoravtal tecknas mellan UCS' VD Saeid Ghannan och ordförande Göran Berséus.

IT-gruppen genom Robin von Post

PS: Du vet väl om att man kommer till en snabb Linköpings-väderöversikt om man knappar in www.LFK.se/wx!

Ditt saldo!

Nu börjar det nya medlemsåret!

Dags att kolla ditt saldo, så du inte ligger på minus.

Betala in i god tid till medlemsavgift och eventuell jouravgift mm..

Medlemsavgiften dras från ditt pilotkonto 31/1 2008.

Enligt styrelsebeslut kommer en dröjsmålsavgift på 50:- att debiteras de som ligger på minus 1500:- eller mer vid månadsskifte. Ni andra kan få en påminnelseavgift på 20:-.

Ska du ändra ditt medlemskap?

Alla ändringar måste vara gjorda i januari!

P.S. Du vet väl att du kan se ditt pilotsaldo på hemsidan! Logga in under "medlem"!

Hälsningar, *Carina*