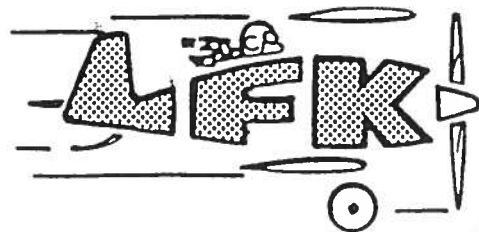


Kontakt med



MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktör: Olle Hultgren Arb 013 - 24 32 06 Hem 013 - 12 72 37

NR 2 1992

I DETTA NR

SAMMANDRAG FRÅN ÅRSMÖTET

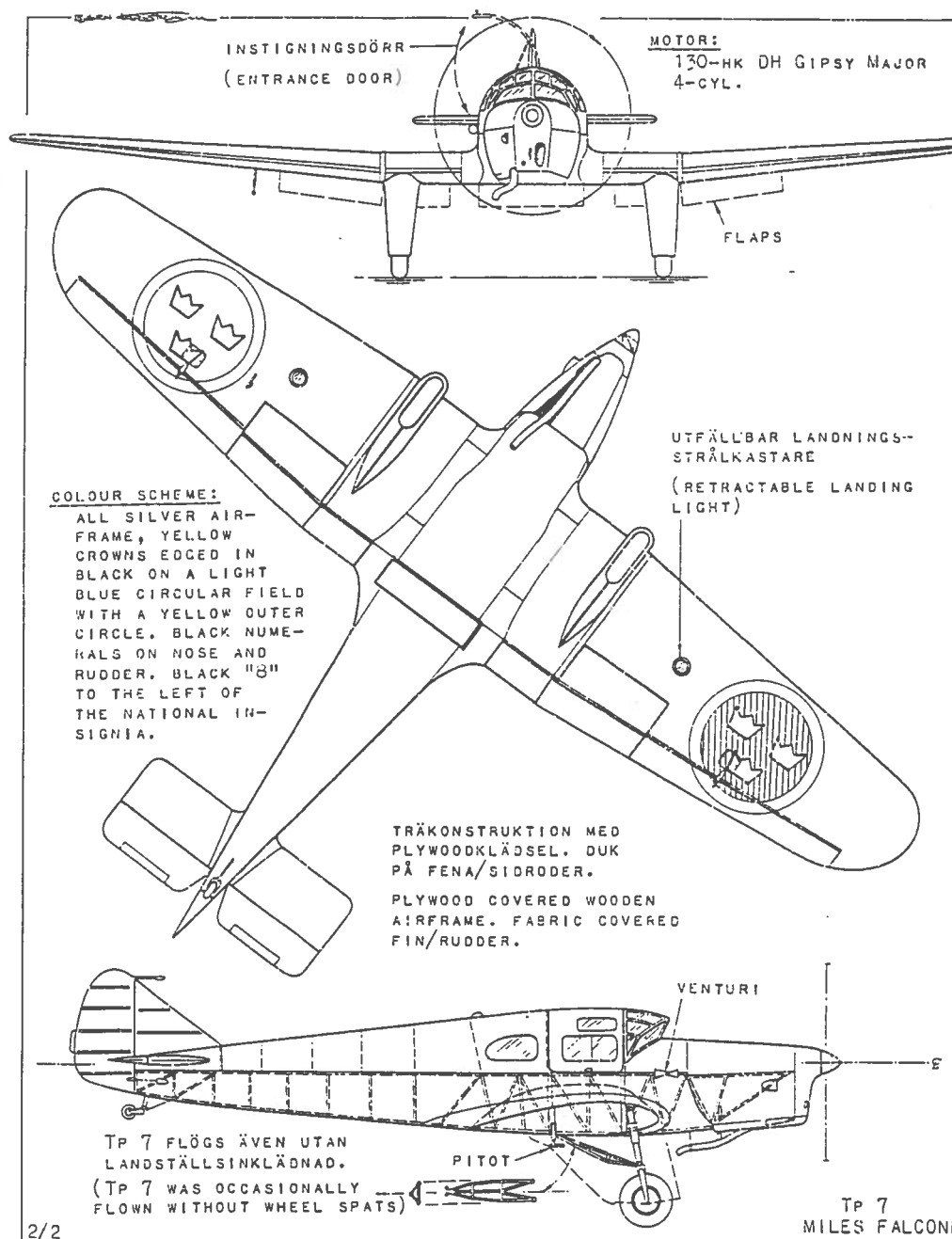
TÄVLINGSVERKSAMHETEN

SHK HAVERIINFORMATION

BEMÄRKELSEDAGAR

FRÅN "SAAB-TORNET"

NÄSTA MANUSSTOPP



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 LINKÖPING

Tel. Exp och jour 013 - 18 32 00
Flygchef 013 - 18 32 01
Tekn chef 013 - 18 32 04

Postgiro 16 01 43 - 4 Bankgiro 120 - 0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expedition vardagar 08.00 - 13.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott
Lör-, sön-, och helgdagar: Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

SAMMANDRAG FRÅN ÅRSMÖTET 1992

Mötet inleddes med en tyst minut till åminnelse av Svante Holmström.

Knappt ett 30 medlemmar deltog i årsmötet, som hölls den 27 mars i FygetsHus.

Förutom de traditionella årsmötes punkterna gjorde ordföranden Hans Mennborg en kort summering av det gångna året.

Flygtidsbudgeten för 1991 överträffades.

Förutom en mindre höjning av timpriset på Cadet har flygpriserna legat oförändrade under hela året. Skoltilläggen har dock höjts en del.

Ett problem är det vikande elevunderlaget som noterats. Beläggningen på våra lärare är dock god åtminstone till efter semestern.

I-skolningen har gått bra och ev. kommer en ny kurs att anordnas under hösten.

Hans betonade vikten av medlemsinsatser på klubben. Dessa är av stor vikt inte minst för att hålla nere kostnaderna

Från ÖSTGÖTAFLYGS verksamhet meddelades att det inte blir någon älgräkningsflygning detta år allt beroende på bristande snötillgång. Däremot kommer det att bli en del kraftledningsinspektionsflygningar under 1992. Det har även visats intresse för fotoflygningar.

Flygplansparken är i bra skick. Någon nyproduktion av Piper eller Cessna finns inte i dag. Piper har studerat möjligheterna att börja produktion i Canada eller i något östeuropeiskt land.

Det har noterats att det flygs för lite med MFI 9an. Angående nr2 av MFI 9 så verkar intresset för att bygga den vara mycket svalt. Alternativet är att avyttra den, dock måste den komma en bit till på väg för att kunna säljas.

Från skolverksamhetens område nämndes att Roland eventuellt kommer att åka till Ryssland för att lära till avanceflyglärare.

Vad det gäller flygverksamheten under 1992 så har ambitionerna höjts. Det medför att en hög aktivitet beträffande skolning, utyrning och tävling krävs för att kunna uppnå detta mål.

Tävlingsverksamheten kommer även i år att stöttas. Tillgängligheten till SAAB-fältet kommer inte att bli bättre.

För närvarande finns inga konkreta planer rörande annan verksamhet på den plats där LFK har sina lokaler.

Beträffande hangarutrymme så löstes problemet genom att klubben hyr en del av "Salair hangaren". Någon större rustning av klubbens lokaler är ej aktuellt under rådande förhållanden.

Minnesfonden för Mats Lind och Lennart Sundström har i dag växt till ca 18 000 kr. Fondstyrelsen har anordnat diverse seminarier rörande flygsäkerhet. Medlemmarna uppmanades att lämna ideer på temat flygsäkerhet till Sture Bjelkåker.

Avslutningsvis tackade ordföranden alla som på något sätt stöt klubbens verksamhet under det gångna året.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

RESULTAT

Nattugglan 1, 29/1-92

1	Göte Agenhed	110 prickar
2	Gunnar Franzén	198 -"-
3	Seve Barth	209 -"-
4	Tage Wennström	213 -"-
5	Senny Barth	223 -"-

Nattugglan 2, 7/3-92

1	Gunnar Franzén	76 prickar
2	Senny Barth	90 -"-
3	Göte Agenhed	103 -"-
4	Svante Holmström	216 -"-
5	Seve Barth	224 -"-

Nattugglan 3, 7/3-92

1	Senny Barth	53 prickar
2	Svante Holmström	101 -"-
3	Göte Agenhed	102 -"-
4	Seve Barth	110 -"-
5	Gunnar Franzén	181 -"-


Landningstävling GRIPEN 1

Datum: 4/4

Vind: NO 8-12 kt

Nr	Namn	Fpl	Motor		Bedömning klaff		Bedömning utan klaff		Hinder		Tot
			met	prick	anm	met	prick	anm	met	prick	
1	Senny Barth	KII	-4	12	23	23	-3	9	6	6	50
2	Niklas Hultmark	KMH	5	5	38	38	10	10	41	41	94
3	Thage Wennström	KMH	-3	9	36	36	25	25	-10	30	100
4	Seve Barth	KII	-10	30	3	3	40	40	-10	30	103
5	Rune Carlsson	KII	27	27	46	46	-7	21	20	20	114
6	Mats Jonsson	KMH	8	8	0	0	14	14	-9	27	172
7	Horst Komarek	KII	4	4	-9	27	47	47	47	47	175
8	Göte Agenhed	KMH	2	2	18	18	>50	150	17	17	237
9	Arthur Thuresson	KMH	43	43	27	27	>50	150	35	35	255
10	Gunnar Franzen	KMH	6	6	>50	150	>50	150	>50	150	456
11	Martin Tubylewicz	KII	<-30	150	>50	150	40	40	50 1)	25 50 3)	465

- 1) Noshjul
- 2) Rivning hinder
- 3) Under glidbana


 Mats Jonsson
 Tävlingsledare



Information från STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

12/91
5 mars 1992

PRELIMINÄRRAPPORT/HAVERIFORMATION

SHK-ärende L-122/91

Rapporten färdigställd 1992-02-20

Lufsfartyg: registrering och typ
Tidpunkt för händelsen
Plats
Typ av flygning
Väder

SE-GII, PA-28-151 Warrior
1991-12-25 kl. 11.05
Ludvika flygplats, W län
Privat
Vind 320°/3 knop, CAVOK,
temperatur -5° C

Antal ombord
Personskador
Skador på lufsfartyget
Övriga skador
Förarens ålder, certifikat
Förarens totala flygtid

Besättning: 1 Passagerare: 2
Inga
Betydande
Inga
41 år, A
49 timmar, allt på typen

Efter en timmes VFR-flygning från Mora påbörjade föraren landning på Ludvika flygplats bana 01. Flygplanet låg något högt på finalen och sätningen kom att ske längre in på banan än normalt. Han tjuvlombsade först utan att uppleva någon märkbar effekt varpå han bestämde sig för att dra på för start på resterande del av banan. Planet lämnade emeller tid inle. Det fortsatte i banförlängningen och stannade ca 75 m norr och något till vänster om bantröskeln. Banan var snöbelagd och isig. Bromsverkan var måttlig.

PRELIMINÄRRAPPORT/HAVERIFORMATION

SHK-ärende L-02/92

Rapporten färdigställd 1992-02-12

Lufsfartyg: registrering och typ
Tidpunkt för händelsen
Plats

OH-AWA, Cessna 172P
1992-01-18 kl. 15.20
Hemavans flygplats, AC län, (position 6549N
1505E)

Typ av flygning
Väder

Privat
Vindstilla, CAVOK, QNH 1015 hPa,
temperatur -15° C

Antal ombord
Personskador
Skador på lufsfartyget
Övriga skador
Förarens ålder, certifikat
Förarens totala flygtid

Besättning: 1 Passagerare: 2
Föraren lindrigt skadad. Passagerarna oskadade.
Betydande
Inga
43 år, finskt privatflygcertifikat A2
194 timmar, varav på typen 82 timmar

Föraren skulle flyga med två passagerare från norra Finland till Hemavan. 12 minuter före mellanlandning på Umeå flygplats frågade han Umeåtornet på radio om flygplatserna Lycksele och Hemavan var öppna ("open"). Tornet svarade att man skulle kontrollera det och frågade per interfon Sundsvall AIS/FPU om det var möjligt att landa på dessa flygplatser. Svaret blev: "Dom har inte skickat nåt NOTAM", "Nej, det är ingenting" och "Det är som vanligt". När föraren efter landning körde in mot plassen meddelade tornet att dessa flygplatser borde vara öppna ("should be open").

Under uppehållet på Umeå flygplats ombesörjde föraren att flygplanet blev tankat. I färdplaneringsrummet upprättade han en VFR-färdplan för flygning till Hemavan. Denna färdplan inlämnade han telefonledes till Sundsvall AIS/FPU. Flygplatsens hallinformation bistod honom också med en vägkarta över området.

När föraren fått färdtillstånd "on track Lycksele" och startillstånd, startade han kl.13.48 och ATS/Umeå aktiverade då färdplanen. Kl.13.53 anropade han Sundsvall kontroll som lämnade fortsatt färdtillstånd till Hemavan.

Före landning svängde föraren ett varv runt flygplatsen och fann då att banan såg ut att ha varit i användning och att hanyan såg ut att vara hård. Han landade med 20° klaff utfäll på bana 34 kl.15.20. Vid sätningen var farten ungefär 53 knop och ställvarningen hade just börjat aktiveras. Landskället sjönk snabbt ned i drygt halvmeterdjup snö som täckte banan. Efter knappt 30 meters "nullsträcka" slog planet över på rygg och stannade närligen omedelbart.

Den aktuella dagen gick solen ned vid Hemavan kl.14.33 och skymningen slutade kl.15.52. Vid haveritillfället stod solen tre grader under horisonten i bäring 224°.

BEMÄRKESEDAGAR

LFK gratulerar följande medlemmar:

50 år

Per-Göte Lundborg
Alf Werbro
Lars Tjernström
Lennart Röst

70 år

Karl-Erik Gustavsson
Sigvard Emilsson

SEVE BARTH

FRÅN "SAABTORNET"

SAAB TWR HAR FÅTT RADAR!

* Om Du vid start blir tilldelad transponderkod av tornet, meddela då inställd kod när Du anropar ÖKC.

* När Du kommer hem för landning och har blivit tilldelad transponderkod, meddela då denna till tornet och bibehåll transpondern aktiv till landning.

Ex. "SAAB-tornet, SE-KMH, läge Östra Harg, 1000 ft, transponder 0556, begär landningsinstruktioner."

* Att vi har radar innebär också att Vi vet var Gistad, Östra Harg och Vist ligger. Vet Du? Fråga gärna! Vi hjälper gärna till!

TORNUGGLORNA OCH TORNSVALORNA
I TORNET ESSL

OBS! OBS! OBS! TILLÄGG TILL OVANSTÅENDE

Frekvensbyte den 2 april 1992:

OL - 415
T - 421

JOHANNES

NÄSTA MANUSSTOPP

Manusstopp för KONTAKTEN nr 3 1992 är lördagen den 6 juni. Vässa pennan!

OLLE