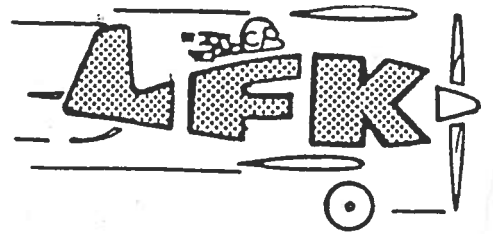


Kontakt med



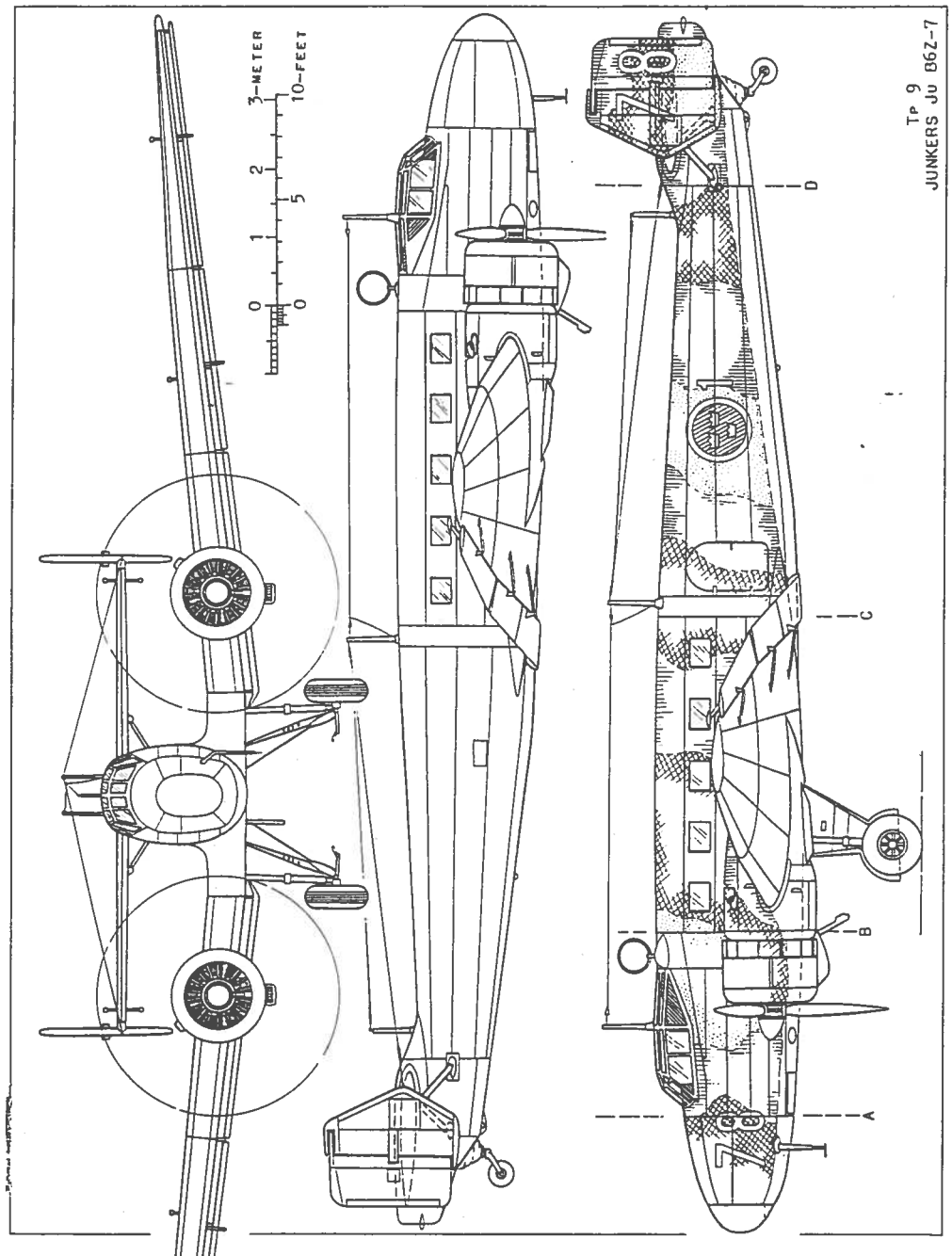
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

NR 4 1992

I DETTA NR

- * JOHANNES HAR ORDET
- * GPS
- * HAVERIREDOVISNING
- * JOURDRAGNING
- * NYCKLAR
- * KURSVERKSAMHETEN
- * NÄSTA KONTAKT



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

JOHANNES HAR ORDET

Äntligen sommar och alla ska då flyga och ha mysigt under sin lediga tid. Det är många aktiviteter som också ska ha sin del av fritiden. Det är så lätt att tiden blir för knapp, jäkt och stress blir då en faktor som smyger sig in och ställer din planering på kant. Därför påminner jag alla än en gång att skärpa sig vid flygning och hantering av allt som förberedelser, planering och uppföljning.

Här följer några exempel på händelser som har visat sig värda att nämnas:

1. Slarv och dålig uppföljning av bokning av flygplan. Dålig respekt för andras bokning!
2. Ej inskriven tankning i tankbesked, eller inskrivet men oläsligt.
3. Loggböcker och dagbesked ska också fyllas i rätt!
4. Checklistan, följ den så undviker du överraskningar.
5. Läs LFK matrikel, där står klubb och flygbestämmelser.
6. Intern färdplan ska fyllas i även om ATS färdplan är inlämnad. Varför? undrar någon. Jo, därför att avsikten med intern färdplan är att LFK-personalen och jourhavande ska veta var våra flygplan befinner sig. Alltså, om du inte fyller i intern färdplan kan du förorsaka onödiga efterforskningar, men det gör du också om du inte kommer hem enligt den tid du har angivit. Du måste alltid meddela om du blivit försenad, annars skapar du ett ovisshetsläge som kan utvecklas till räddningspådrag. Kort sagt, hjälp till så att du inte betraktas som saknad.

----- XXXX-----

Påminnelse: Du som är jourhavande för en viss dag eller kväll är ansvarig för den tid och dag som är uppsatt i jourpärmen. Du är skyldig att ordna ersättare om du inte kan fullgöra jouren.

----- XXXX-----

Flyg väl, taxa inte för fort och håll uppsikt på vingpetsarna vid förflyttning på marken.

Ha en skön resterande sommar!

JOHANNES

GPS Navigator

Från den 15 sept kommer det att finnas 1 st GPS-navigators på klubben. Du kan hyra den till en kostnad av 50:- pr flygtimme. Navigators med bruksanvisning kommer att finnas tillgänglig på kontoret i säkerhetsskåpet. Regler för förhyring kommer att finnas vid navigators samt på anslagstavlan.

Lennart Karlsson

TÄVLINGSKALENDERN HÖSTEN 1992

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
920822- 920823		Augustinaven Norrköping	Norrköpings FK
920829 920830		KM KM (reserv)	Mats Warstedt Marcin Tubylewicz
920905- 920906		Arosnaven Västerås	Västerås FK
920919 920926	14.00- 14.00-	Gripen 4 Gripen 4 (reserv)	Mats Jonsson Mats Jonsson
920912 920913	heldag heldag	Gula Spåret Gula Spåret (reserv)	Lars Grönlund/ Thomas Lampe
921003 921010	14.00- 14.00-	Gripen 5 Gripen 5 (reserv)	Horst Komarek Horst Komarek
921017	17.30	Mörkerträning	Seve Barth
921025 921108	10.00-14.00 10.00-14.00	Gripen 6 Gripen 6 (reserv)	Leif Thelander Leif Thelander
921107 921121 921205	17.30 16.30 16.00	Nattugglan 4 Nattugglan 5 Nattugglan 6	Svante Holmström N-E Zander Göte Agenhed

Prisutdelningar enligt separat meddelande.

Linköping Januari 1992


Horst Komarek, LFK


Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef

med förbehåll för civil- och
militär provflygverksamhet
och övrig trafik.



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

I 7/92
23 juli 1992

HAVERIREDOVISNING

Jag har i de senaste utgåvorna av KONTAKTEN publicerat haveriinformation som skickats ut som bilagor till rättningsarna av "Svenska Flygfält".

Eftersom jag själv ibland jobbar med haveriutredningar inom flygvapnet har jag insett att det finns mycket att lära av tidigare misstag. Haverier orsakas många gånger av misstag som i efterhand ter sig märkliga.

Låt oss lära av varandra så att de "onödiga haveriernas" orsak ej upprepas!

OLLE

RAPPORT C 1992:24 (utdrag)
Ärende L-26/92
Rapporten färdigställd 1992-06-29

Luffartyg: registrering och typ
Tid

Plais

Typ av flygning

Väder

Antal ombord

Personskador

Skador på luffartyget

Övriga skador

Förarens ålder, certifikat

Förarens totala flygtid

SE-IAM, Piper Pa 28-161

1992-05-28 kl. 12.50

Örebro, T län (pos 5914N 1517E)

Allmän flygträning

Vind 70°/8 knop, CAVOK, temp/dp

24°/5°, QNH 1027 hPa

Besättning: 1 Passagerare: 1

Inga

Betydande

Skador på växande träd, uttrinnande

bränsle

44 år, A

209 timmar

SHK:s tekniska undersökning har utvisat att höger vingtank var så gott som helt tom, medan vänster vingtank innehöll relativt betydande mängder bränsle.

Haveriet orsakades av att föraren vid nödlandning i ett alltför sent skede försökte ändra färdriktning. Nödlandningen har orsakats av motorstopp till följd av bränslebrist i den valda bränsletanken.



Information från STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

Bilaga till Svenska Flygfältsättning nr 126 juni 1992

1 3/92
13 apr 11 1992

PRELIMINÄRRAPPORT/HAVERIINFORMATION

Ärende L-92/92
Rapporten färdigställd 1992-03-20

Luffaryg; registrering och typ
SE-GVG
Piper PA-28-181 Cherokee
1992-03-11 kl. 19.26
Ulvundasjön, AB län
Privat
Vind 240°/12 knop, CAVOK,
temp/dagpp +3°C/-2°C
Tidpunkt för händelsen
Plats
Typ av flygning
Väder
Antal ombord
Personskador
Skador på luffaryget
Övriga skador
Förarens ålder, certifikat
Förarens totala flygtid
ca 400 timmar, varav på typen ca 400 timmar

Föraren skulle flyga från Oslo/Fornebu till Stockholm/Bromma. Han startade kl. 17.37 och flög enligt IFR-färdplan via Brattfors och Västerås på flygväg 70. Stockholm Kontroll lämnade SE-GVG färdtillstånd för inflygning till bana 30 via standardinflygningssvåg AROS 1 Y och radarledd flygplan från NDB-fyrén Corner till slutlig inflygning från flyghöjd 2200 fot.

Föraren meddelade Bronnatornet att han var etablerad på ILS. När han rapporterat passage av inflygningsfyrén OU fick han färdtillstånd att fortsätta inflygningen som nummer ett. En knapp minut senare fick han landningstillstånd och efter ytterligare ca 15 sekunder rapporterade han: "engine-failure". Flyghöjden hade då minskat till ca 400 fot och motorn hade stannat.

Föraren hade under inflygningen visuell kontakt med ban- och inflygningsljusen och såg direkt att han måste återstarta motorn för att kunna nå fram till banan. Han skiftade från vänster till höger bränsletank och slog till den elektriska bränslepumpen varefter han förgäves försökte återstarta motorn med självstarten. Ulvsundasjön som syntes i mörkret var därvid enligt föraren den enda mödlandingsbara yta som fanns att tillgå. Genom att svänga höger-vänster lyckades han vattenlanda ca 30 m från den södra stranden i sjöns västra vik.

Några personskador inträffade inte med undantag av att föraren skadades lindrigt i pannan när bromsades upp av vattnet. Ingen av de ombordvarande använde axelrem. Utrymningen försvårades av att kabinörren inte gick att öppna. Sedan föraren tryckt ut höger huvglas med handkraft kunde emellertid de ombordvarande ta sig ur planet och simma i land. Ambulans var snabbt på platsen och förde de nödsjuka till S:t Görans sjukhus.

Enligt föraren fulltankades flygplanet på Fornebu före starten.

Postadress	Besöksadress	Telefon (skol)	Telef
Box 17538	Vattreholmen	08 - 737 58 40	12841 HAVKOM 5
102 29 STOCKHOLM			

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1992:5

Ärende L-87/91
Rapporten färdigställd 1992-03-02

Luffaryg; registrering och typ
Piper PA-28-235
1991-08-16 kl. 10.02
Rudsundet i Vänerm, S län
Privat
Vind 190°/15 knop, sikt 4 km i lätt regn,
8/8 moln på 500-700 fot,
temp/dp +15°C/15°C, QNH 1005 hPa.
Tidpunkt för händelsen
Plats
Typ av flygning
Väder
Antal ombord
Personskador
Övriga skador
Skador på luffaryget
Förarens ålder, certifikat
Förarens flygtid
Inga
Inga
Totalhavert
54 år, A + 1
Ca 868 timmar, varav på typen ca 650 timmar

Haveriet orsakades av att föraren tvingades nödlanda på vatten till följd av motorstopp under stigning i moln efter start.

Motorstoppet orsakades av att stoppinarna i vänster magnets impulskoppling brast, följt ned i apparathuset och där föroresakade sådana skador på vevaxeldrevets kuggkranis att kamaxel- och hjälppappardrivning upphörde.

Bristande kontroll av magneten med avseende på spelet mellan centrifugalvikterna och stoppinarna i impulskopplingen har medfört att nötskador på stoppinarna inte observerats.



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

I 1/92
16 jan 1992



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

I 1/92
16 jan 1992

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1991:62

Rapporten avsåg till luftfartsverket 1991-12-19
Ärende L-57/91

Luftfartyg, registrering och typ SE-GFR, Socata TB 10
Tidpunkt för händelsen 1991-07-08 kl 17.10
Plats Brodda mosse, 3 km NNO Skurup, M län
Typ av flygning Privat
Väder Vind 160°/7 knop, CAVOK, temp/dp +28°/+16°C, QNH 1016 hPa

Antal ombord Besättning: 2 Passagerare: 1
Personskador 1 allvarligt skadad, 2 lindrigt skadade
Skador på luftfartyget Totalhavari
Beläihavarens ålder, certifikat 67 år, A
Beläihavarens flygtid 468 timmar, varav på typen 91 timmar
Blir förarens ålder, certifikat 65 år, A+S
Blir förarens flygtid 1297 timmar, varav på typen 230 timmar

Flygplanet startade från Hö/Bornholm för en flygning till Sturup på 2000 fots höjd. Under inflygningen mot Sturup på 1000 fot uppstod motorstörningar. Besättningen drog slutsatsen att bränslet i vänster tank var slut och skiftade till höger tank. Motorstörningarna fortsatte dock. Man anropade Sturupornet och anmälde att man avsåg att nödlanda. Samtidigt övertog den mer erfarne föraren i högersits manövreringen. Efter sväng till final på nordlig kurs närmade man sig i slutfasen en kulle, som föraren upptäckte i ett sent skede. Han lyckades inte passera över kullen, varför flygplanet slog ned i upplöfsbacken nära kullens krön.

Haveriet orsakades av att föraren vid nödlandning till följd av motorstörningar inte lyckades undvika att flygplanet kolliderade med en kulle belägen på det fält man avsåg att landa på. Motorstörningarna kan ha orsakats av förgasaris, vilken efterhand förvärrats eftersom förvarning aldrig användes.

SIK rekommenderar luftfartsverket att tillse att korrekt information om riskområdet för förgasarisbildning sprides på lämpligt sätt.

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Vasterbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1991:62

Rapporten avsåg till luftfartsverket 1991-12-19
Ärende L-57/91

Luftfartyg, registrering och typ SE-GFR, Socata TB 10
Tidpunkt för händelsen 1991-07-08 kl 17.10
Plats Brodda mosse, 3 km NNO Skurup, M län
Typ av flygning Privat
Väder Vind 160°/7 knop, CAVOK, temp/dp +28°/+16°C, QNH 1016 hPa

Antal ombord Besättning: 2 Passagerare: 1
Personskador 1 allvarligt skadad, 2 lindrigt skadade
Skador på luftfartyget Totalhavari
Beläihavarens ålder, certifikat 67 år, A
Beläihavarens flygtid 468 timmar, varav på typen 91 timmar
Blir förarens ålder, certifikat 65 år, A+S
Blir förarens flygtid 1297 timmar, varav på typen 230 timmar

Flygplanet startade från Rå/Bornholm för en flygning till Sturup på 2000 fots höjd. Under inflygningen mot Sturup på 1000 fot uppstod motorstörningar. Besättningen drog slutsatsen att bränslet i vänster tank var slut och skiftade till höger tank.

Motorstörningarna fortsatte dock. Man anropade Sturupornet och anmälde att man avsåg att nödlanda. Samtidigt övertog den mer erfarne föraren i högersits manövreringen. Efter sväng till final på nordlig kurs närmade man sig i slutfasen en kulle, som föraren upptäckte i ett sent skede. Han lyckades inte passera över kullen, varför flygplanet slog ned i upplöfsbacken nära kullens krön.

Haveriet orsakades av att föraren vid nödlandning till följd av motorstörningar inte lyckades undvika att flygplanet kolliderade med en kulle belägen på det fält man avsåg att landa på. Motorstörningarna kan ha orsakats av förgasaris, vilken efterhand förvärrats eftersom förvarning aldrig användes.

SHK rekommenderar luftfartsverket att tillse att korrekt information om riskområdet för förgasarisbildning sprides på lämpligt sätt.

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Vasterbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)



14/92

30 april 1992

PRELIMINÄRRAPPORT/HAVERIINFORMATION

Ärende 1-10/92

Rapporten färdigställd 1992-03-23

Lufsfartyg: registrering

och typ

Tidpunkt för händelsen

Plats

Typ av flygning

Väder

SE-KSY, Mooney M20J

1992-03-15 ca kl. 12.50

Sjön St. Rängen, 16 km S om Saabs flygplats, E.län

Sannolikt kontrollflygning

Nordvästlig vind med enligt vittnen kraftiga byar av

kulingstyrka, CAVOK, temp/dagpunkt 0°/-7° C, QNH

996 hPa

Resättning: 1 Passagerare: -

Föraren omkommen

Totalhavari

Inga

32 år; A, MM

Ca 550 timmar, varav på typen ca 20 timmar

Antal ombord

Personskador

Skador på lufsfartyget

Övriga skador

Förarens ålder, certifikat

Förarens totala flygtid

RAPPORT C 1992:11

Ärende L-86/91

Rapporten färdigställd 1992-04-06

Lufsfartyg: registrering och typ

Tid

Plats

Typ av flygning

Väder

SE-IUT, Lake LA-4-200

1991-08-18 kl. 13.25

Viarets flygplats, Borås, P.län

Privat

Vind 240°/10 knop, CAVOK, temp +15°C,

QNH 1018 hPa

Resättning: 1 Passagerare: 3

Inga

Betydande

Skador på lufsfartyget

Övriga skador

Förarens ålder, certifikat

Förarens totala flygtid

SE-IUT, Lake LA-4-200

1991-08-18 kl. 13.25

Viarets flygplats, Borås, P.län

Privat

Vind 240°/10 knop, CAVOK, temp +15°C,

QNH 1018 hPa

Resättning: 1 Passagerare: 3

Inga

Betydande

Skador på lufsfartyget

Övriga skador

Förarens ålder, certifikat

Förarens totala flygtid

Föraren avsåg att starta på stråk 24, 640 x 30 m, vars yta utgjordes av vått, korrklippt gräs. Efter normal acceleration uppnåddes lättningsskär innan halva banan passerats. När föraren tog spaken åt sig för lätningskändes höjdrodret tungt, varför han avbröt starten. Han upplevde bromsverkan som dålig och försökte göra en groundloop. Försöket misslyckades i det våta gräset (noshjulstyrning saknas). Flygplanet kanade i sidled i låg fart ner i ett dike vid fältgränsen varvid höger landställben och nosställbenet vek sig. Vidare uppstod skador på höger vinge, tank och kläff.

Flygplanet var halvankat, med fyra personer ombord, vilket innebar fullvikt och tyngdpunkt nära den främre begränsningen. Flygningen var förarens första med denna vikt och tyngdpunktfordelning. Trimmern hade satts i det bakre gröna området enligt den beräknade tyngdpunktsläget. Den tidigare ägaren hade uppgett för föraren att han vid detta tyngdpunktsläge brukade ställa in höjdrodret yttre ytterligare något mot det gröna områdets bakre begränsning d.v.s. som om tyngdpunktsläget låge närmre den främre begränsningen.

Höjdrodret består av två halvor belägna utanför höjdroderhalvorna och med samma kordalängd som dessa. Ytan uppgår till ca halva höjdrodrets yta. Halvorna manövreras hydrauliskt av en gemensam cylinder.

Vid den tekniska undersökningen har konstaterats att höjdrodrets inställning inte överensstämde med trimminkatort. Med trimminkatort vid det gröna fältets bakre gräns uppmättes trimrodrets vinkel till endast 20° mot normala 30°.

SHK:s utlåtande

Höjdrodret var fejusterat. Föraren upplevde på grund härav att ett fel förelåg i flygplanet höjdstyrssystem och avbröt starten.

När föraren avbröt starten var återstående banlängd otillräcklig i det våta gräset.

Föraren, som var i slutfasen av sin typutbildning som mekaniker på flygplantypen, hade tillsammans med handledaren utfört tillsyn på flygplanet. Han utförde en kontrollflygning på förmiddagen och landade någon gång efter kl. 12 (Saab-tornet ej bemannat). Enligt ögonvittnen startade han flyget omkring kl. 12.40. Ett radioneddelande uppfattades på klubbens radiofrekvens kl. 12.45 att ett flygplan utpasserade ur Saabs kontrollzon och skulle inpassera inom ca fem minuter. Meddelandet kom med all sannolikhet från olycksplanetens förare.

Flera vittnen såg omkring kl. 12.50 flygplanet på relativt låg höjd och på sydlig kurs längs den västra stranden av sjön Stora Rängen. Flygplanet landställ var utfällt. Plötsligt vek sig flygplanet över vänster vinge, enligt ett vittne under vänstervägg till motvind. Flygplanet träffade vattenytan i brant vinkel och med låg nos och sjönk omedelbart. Motorn arbetade vid nedslaget.

Postadress

Box 12538

102 29 STOCKHOLM

Beställadress

Västerbronplan

08 - 737 58 40

12841 HÄVSKOM 5

Telefax

JOURDRAGNING

Vinnare i jourdragningen:	JAN-FEB	Hans Mennborg
	MARS	Senny Barth
	APRIL	Roland Ahlm
	MAJ	Paul Pinato

1 timmas gratis flygning i Cessna 152 eller PA-28 Cadet.

GRATTIS!

SEVE BARTH

NYCKLAR

OBS! F o m W226 byter vi lås i den gröna tillsynshangaren. Denna hangar skall hållas låst utanför mekanikernas arbetstid. En reservnyckel, märkt "tillsynshangar", hänger i nyckelskåpet på expeditionen.

SEVE BARTH

KURSVERKSAMHETEN

IFR-FIK

Vi har **Bo-Göran Björklund** från Malmö Flygklubb här under en vecka i augusti för en IFR-FIK, d v s en kurs för att bli IFR-instruktör. Bo-Göran är aktiv som A-lärare i Malmö.

Det här är den första IFR-FIK:en i LFK regi (vi har genomfört några stycken tillsammans med NAFK tidigare). Harri Jalonen, som varit drivande i projektet, har deltagit som lärare åt Bo-Göran, tillsammans med Sture Bjelkåker och jag själv.

Vi har utnyttjat några av de ordinarie I-eleverna som övningsobjekt (Ulf Persson, Bengt Bergholm, Jan Klefborg och Peter Wiberg), både i flygplan och simulator. Två "frivilliga" A-certare (Reinhold Andersson och Torleif Gustavsson) har ställt upp för några inledande IFR-övningar.

Dessutom har Bo-Göran flugit en del "egen träning" i vår regi. Uppflygning för Lfv äger förhoppningsvis rum inom ett par veckor.

PeGe

MÖRKER

Du som vill komplettera ditt certifikat med ett mörkerbevis, kontakta LFK exp för anmälan och närmare information!

ROLLE

NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för KONTAKTEN nr 5 1992 är lördagen den 10/10 kl 17.00.

Vässa pennan!

OLLE