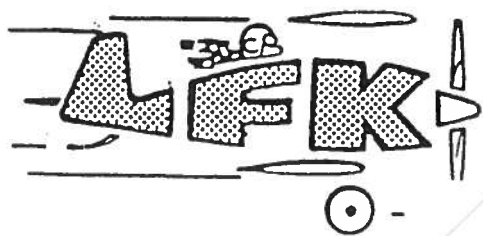


Kontakt med



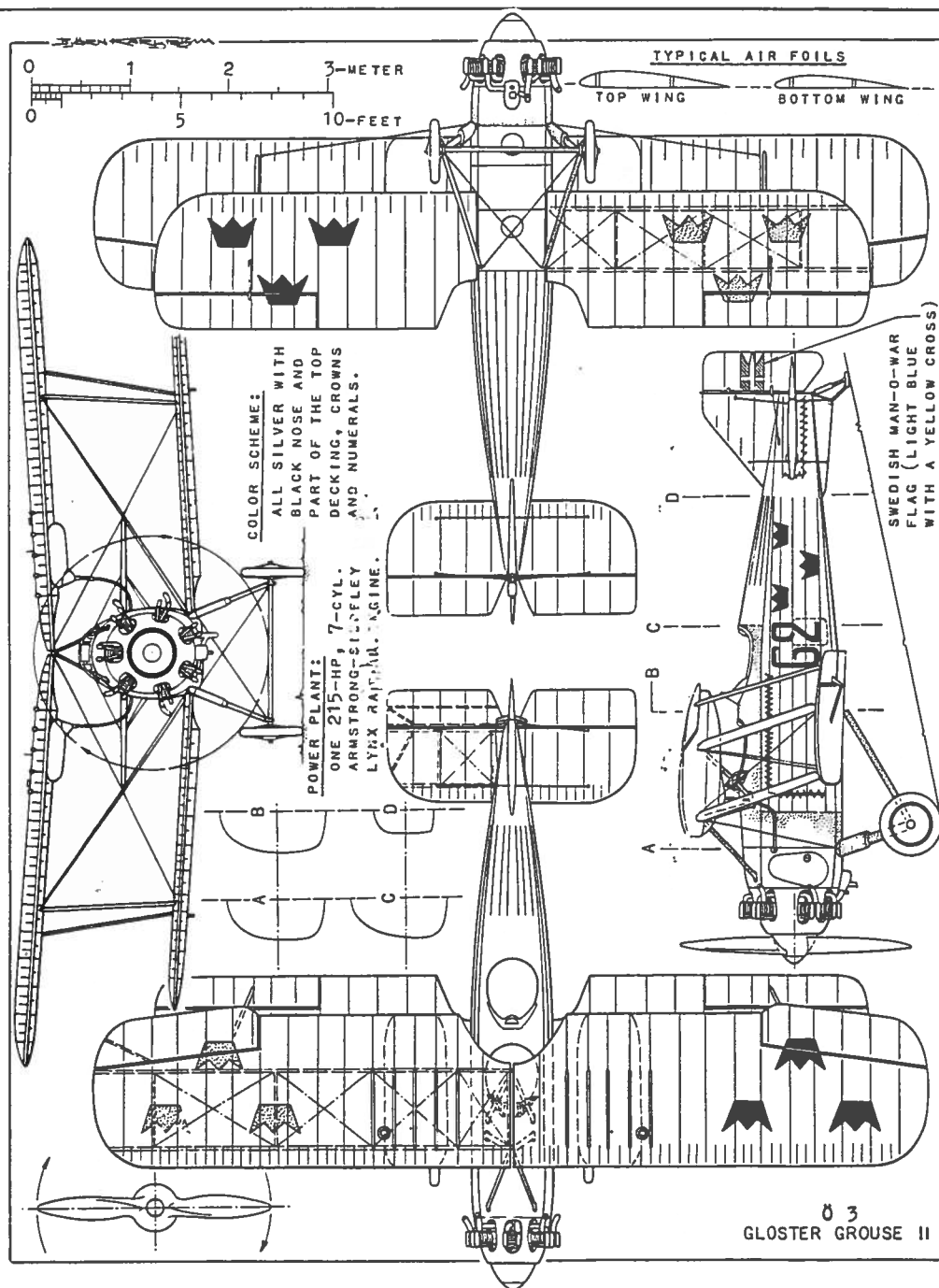
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

NR 1 1993

I DETTA NR

- * JOHANNES HAR ORDET
- * TÄVLINGSVERKSAMHETEN
- * KLUBBVERKSAMHETEN
- * JOURVERKSAMHETEN
- * ISBILDNING
- * HAVERIRAPPORTER
- * NY REDAKTÖR
- * TÄNKVÄRDA TANKAR
- * NÄSTA MANUSSTOPP



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 LINKÖPING

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

Postgiro 16 01 43 - 4 Bankgiro 120 - 0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef
Expedition

vardagar 08.00 - 09.00
vardagar 08.00 - 13.00

Bokningstider: Vardagar
Lör-, sön-, och helgdagar

Exptid 08.00 - 13.00, jourhavande 17.00 - mörkrets inbrott
Jourhavande 08.00 - mörkrets inbrott

JOHANNES HAR ORDET

Ja så var det dags för oss LFKare att planera för en ny flygsäsong. Och inte nog med det - Linköpings Flygklubb firar i år 60 år! Jag tar mig friheten att uppmana alla LFKare att **hjälpa till i alla hörn** för att vårt **jubileumsår** skall bli något att minnas!

Vad kan Du och alla andra flygare i LFK bidra med? Först och främst är alla **tidningsrubriker** som rör alla tillbud, haverier eller brott mot regler och bestämmelser till nackdel för allt som rör flygandet! Vi sköter oss **bra**, men för den skull skall vi inte somna in när det gäller **flygsäkerhetsarbetet!** Det är inte så att en, två eller några entusiaster skall syssla med säkerhetsarbetet. Det skall alla syssla med, eller dra sina strån till stacken.

Varför detta ständiga tjat och påminnande om flygsäkerheten? Jo, jag har haft förmånen att syssla med flygandet i många år. Man upptäcker att incidenter och haverier går i vissa vågor. Det visar statistisk och jämförelser år från år. **Vad gör vi, vad kan vi och vad skall vi göra?**

- 1 Först och främst skall Du som flyger bli mera aktiv, inte tycka i banor att det har ju redan hänt. Möt alla trender innan det händer! Det måste inte hända innan man gör något! När det har hänt tycker alltid omgivningen: varför gjorde man ingenting innan det hände?
- 2 Och vad skall vi och kan vi göra då? Jo, delta i klubbaktiviteter och kom med **förslag** till Per Jonsson. Han bearbetar sedan förslagen som leder till samlingar i olika former. Vi är på gång med **saker**, fortsätt och **LÄS!**
- 3 Vad var det som vi inte skulle göra då? Jo det är så att vi i LFK har en fin flygplansflotta och en **bra tekniker** som sköter våra flygplan. LFK har anställda; skolchef, flyglärare, kontorspersonal och tekniker. Allt är bäddat för en **proffsig verksamhet**. Utan skryt är det så. Men alla som skall delta i verksamheten måste betrakta alla flygplan, all utrustning och vårt klubbhus som sitt eget! Flygsäkerheten eller flygsäkerhetsarbetet börjar inte när Du sitter i karran. Det börjar långt, långt innan Du stiger in på klubben. Nu är det så att vi är människor och den svaga länken i hela paketet, inte bara i flygsammanhang utan i allt som rör samhället. Det handlar om att vi skall ha eller skaffa oss rätt attityder till allt vi sysslar med. Jag tänker inte gå in på några detaljer, men några ord på vägen. **Planera Din tid. Håll Dig i flygtrim. Följ checklistor, anvisningar och bestämmelser - att inte göra det är utprovat förut med mycket dåligt resultat. Hitta inte på egna regler.**

Ett exempel ur högen: varför försöker ett antal piloter varje år att flyga utan bränsle? Alla vet ju hur det går! Lyckligtvis har det hittills inte hänt i LFK!

Nu skall Du som läst hit få Din belöning! Fram med almanackan och planera och reservera tid för följande aktiviteter:

- Den **24 mars** är Flygets Hus bokad för LFK **Flygsäkerhetsafton**. Jag

kan utlova en intressant afton! Chefsprovflygaren på SAAB, **Per Pellebergs**, kommer att föreläsa under rubriken "**Flygsäkerheten - bygg Ditt eget skyddsnät.**" En liten snutt skall undertecknad och Sture Bjelkåker förmedla. Det gäller **säkerhetsutrustning** och viss statistik.

- Som en mera praktisk övning, boka in den **5:e maj**. Då blir det övning i följande! Hur hanterar vi flytväst och livbåt när vi hamnat i "drickat"? Brandövning, räddning, omhändertagande av skadade, chockade och första förband och åtgärder innan proffsräddningstjänsten anländer. **Jan Lindell** på SAAB kommer att hålla i övningsdelen som rör piloter och passagerarnas utrustning. I övrigt blir det räddningstjänsten som anlitas.

Detaljprogram kommer att anslås på klubben för både den 24/3 och den 5/5. I båda fallen kommer "macka" lättöl eller kaffe att tillhandahållas till självkostnadspris. För att någorlunda få en uppfattning om antalet deltagare vill vi att Du skriver Ditt namn på deltagarlistorna som kommer att sitta på anslagstavlan i klubbhuset. Bengt Bergholm som sköter köket vill inte ha för lite eller för mycket över av förtäring detaljerna. Med hopp om att vi börjar årets samlingar med **alla** piloter i LFK! Kostnader för övningarna betalas av Minnesfonden.

- Bifogar:
- kopior av tekniska brev angående störning 93-01-10 på SE-IFX.
 - kopia av diagram över riskområden för förgasaris.
 - kopia över ändringar för ESSL SAAB CTR.

OBS! Ny CTR ESSL (större).

OBS! Ny CTR ESCF MALMEN (mindre).

OBS! Nytt väntläge mellan Lingham-Gistad.

Alla detaljer framgår av AIP AIRAC-AMD 1/93, 1993-01-07. **Alla ändringar börjar gälla f o m 93-04-01.**

Läs tillståndsföreskrifter för ESCF MALMEN. De finns i jourpärmerna. **Följ anvisningarna och tänk på bullerdebatten!** Om Du är osäker, fråga först ansvarig för verksamheten innan Du flyger till Malmen (LSFK tel 298180, Malmen vaktchef 283894 om SAAB och MALMEN TWR är stängda, reds anm). Vissa tider är det stor civil verksamhet på Malmen med segel- och motorflyg samt fallskärmshoppning.

Det är **absolut förbjudet** att tömma dräneringsbränsle tillbaka i flygplanens **tankar**. Dräneringsbränslet skall ovillkorligen tömmas i avsedda kärl. Ingen annanstans! Detta är ett **flyg- och miljösäkerhetskrav!**

Planera och flyg proffsigt!

JOHANNES

Till Luftfartsinspektionen, Norrköping

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Kompletterande rapport gällande driftsstörning fpl SE-IFX,930110

Felorsak var att plåtskyt till roderlås kommit i kontakt med strömförande el.ledn.anslutning på vingklaffströmställaren. Upprepade kortslutningar hade uppstått. Flera kraftiga brännmärken på kant av roderlåsets plåtskyt och viss sotbildning på skruv och fästöra på vingklaffströmställaren.

Anledning till uppkommet fel var att roderlåset hade felplacerats. Normalt skall roderlåset vara förvarat i kartfack i nedre högra hörn av instrumentpanelen. I detta fall har roderlåset instoppats genom en lucka i instrumentpanelen belägen ovanför kartfacket. Luckan var öppningsbar utan verktyg eftersom den endast var fastsatt med kardborreband. Luckan har varit fastsatt på detta sätt från fabriken. För aktuella luckors placering hänvisas till bifogad skiss ur Parts Catalog.

Åtgärder

Felsökning och borttagning av roderlås var omedelbara åtgärder. Därefter har den kardborrebandförsedda luckan fastsatts med skruvar. LFK:s flygchef kommer att informera flygelever och LFK:s flygande medlemmar om det inträffade.

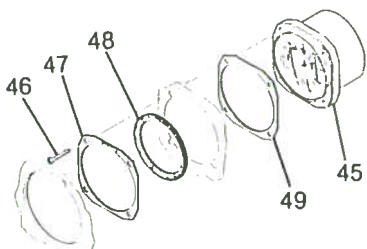
Linköping 930128



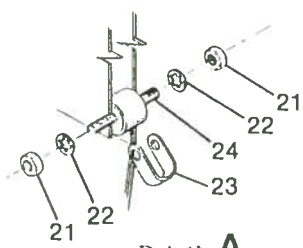
Lennart Carlsson

Tekn.chef LFK/ÖF

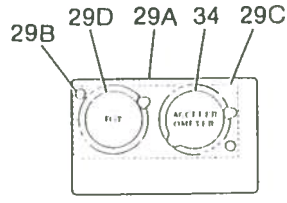
Instruments (Cont)



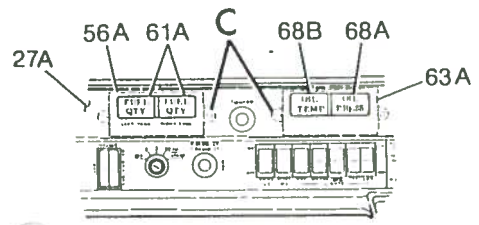
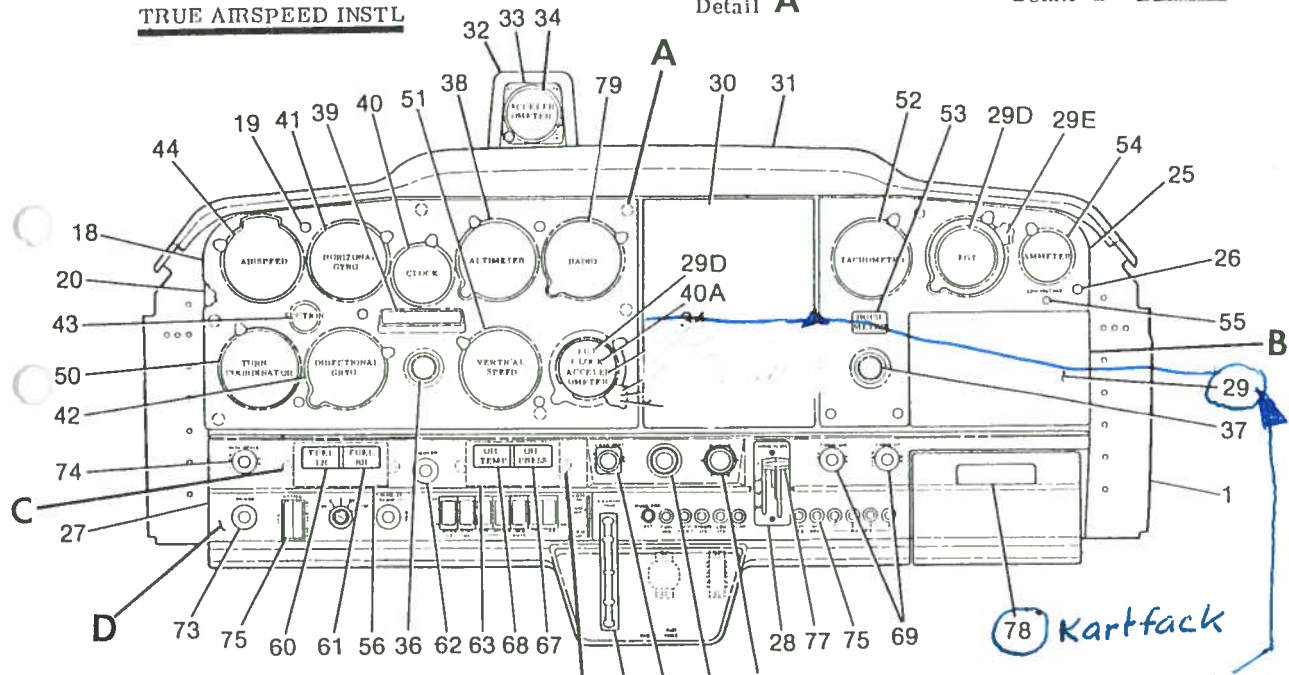
TRUE AIRSPEED INSTL



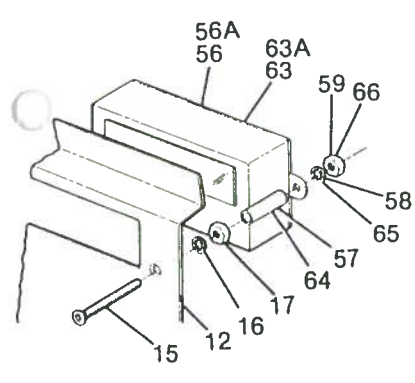
Detail **A**



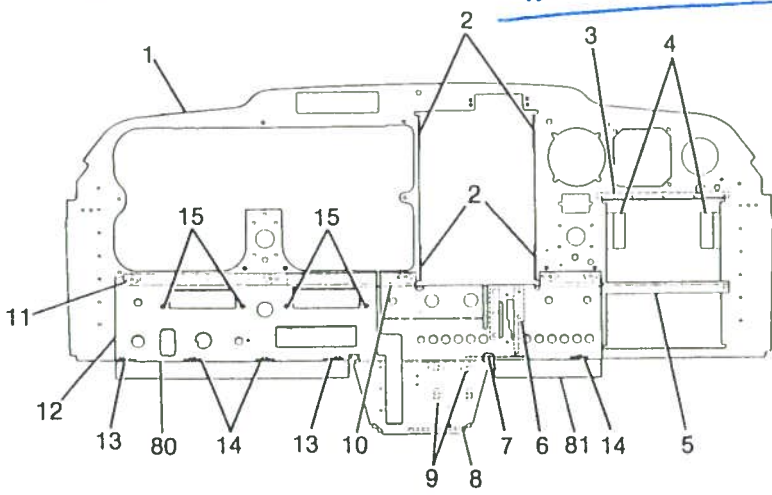
Detail **B** CODE K



Detail **D** CODE K



Detail **C**



152 SERIAL 15282032 & ON
 F152 SERIAL F15201529 & ON
 A152 SERIAL A1520809 & ON
 FA152 SERIAL FA1520348 & ON

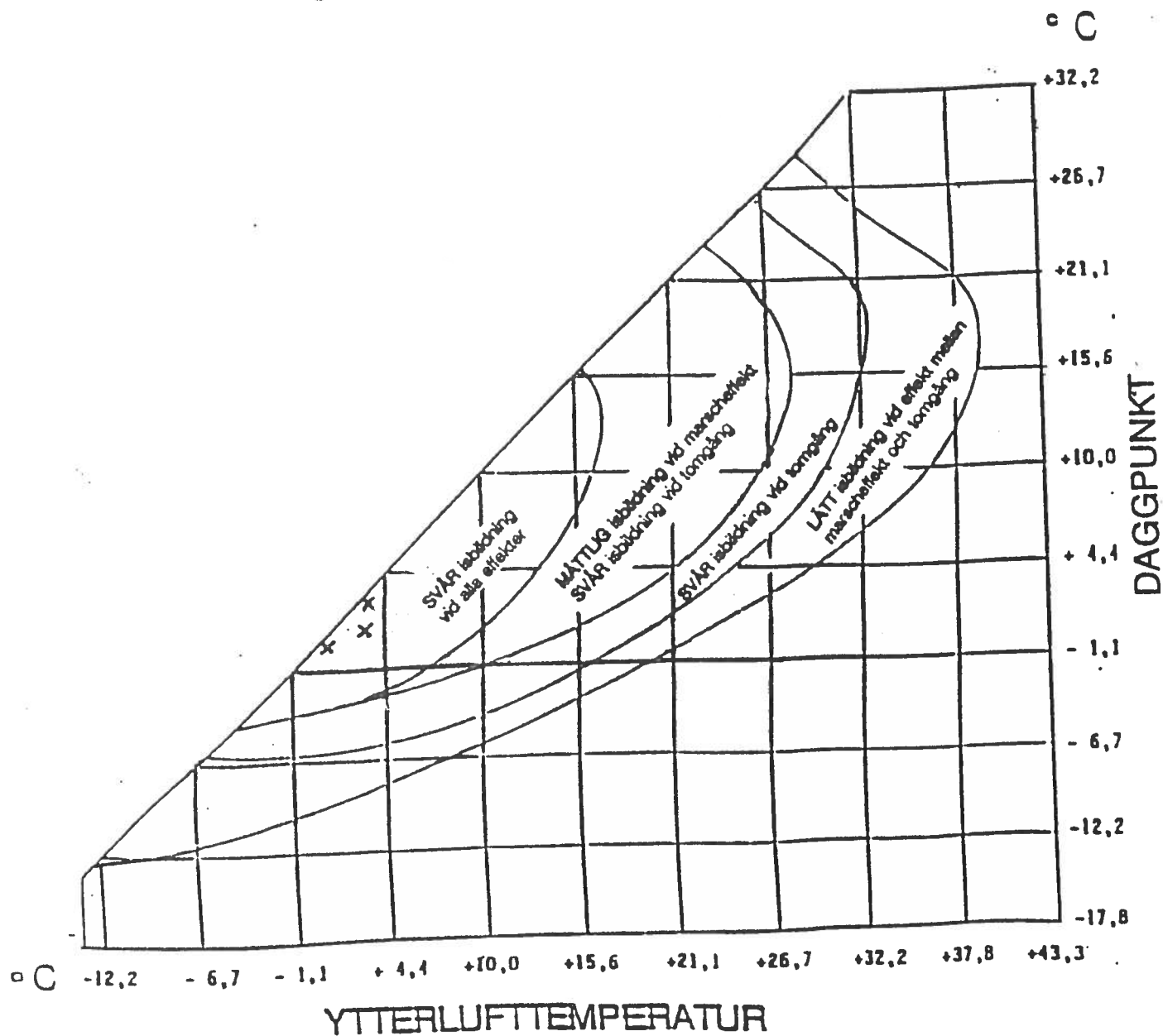
Figure 52A. Instrument Panel Equipment Installation


Diagram utvisande riskområden för förgasaris för lätta flygplan.

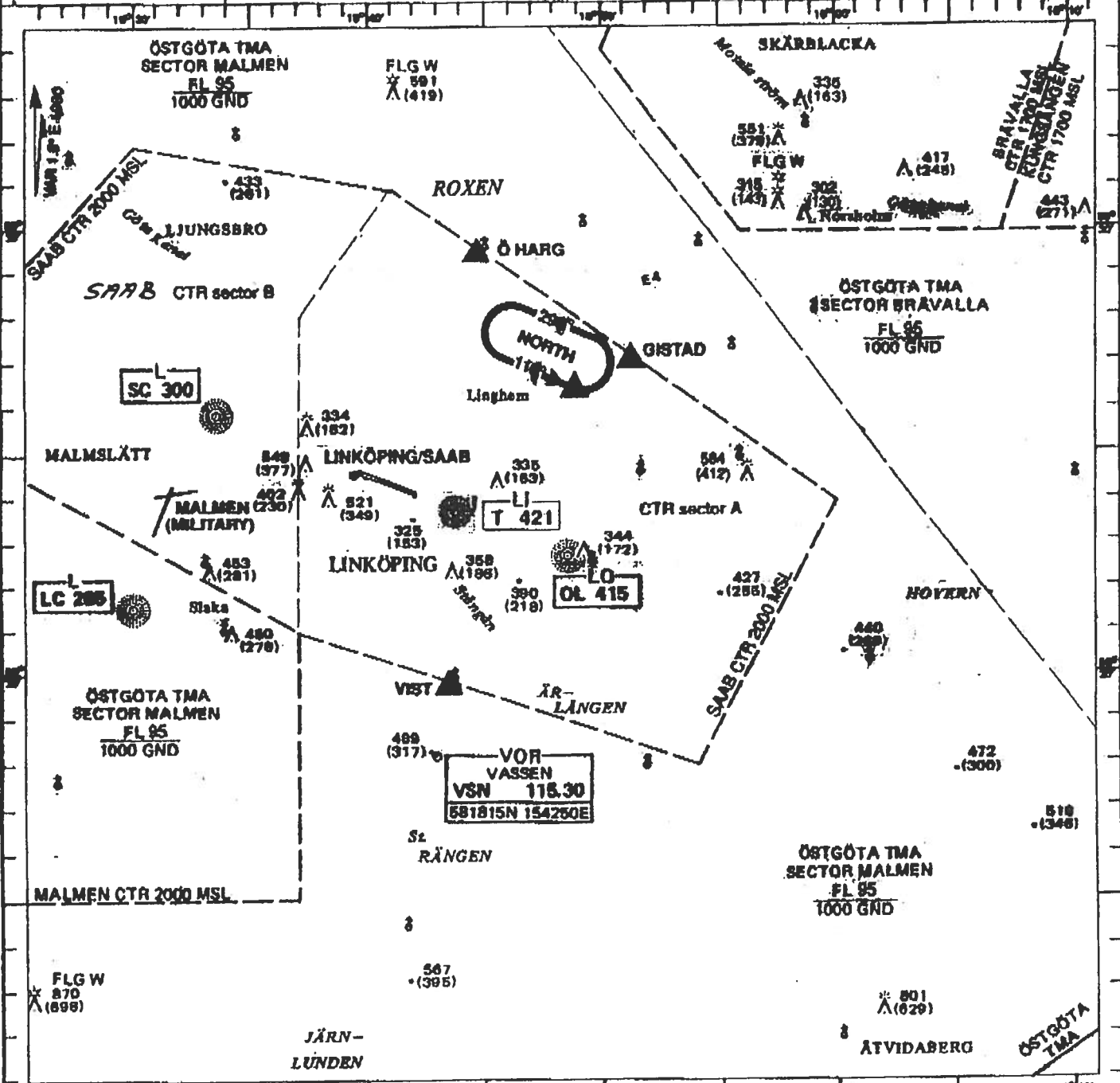
Kurvorna innesluter de områden inom vilka förgasaris kan bildas.
Risken varierar mellan olika flygplantyper, men kurvorna kan tjäna som riktlinjer för alla lätta flygplan.

Varning! LÄTT isbildning under en längre tid kan övergå till SVÅR!

Vid väderbriefingen: notera temperaturer och daggpunkter för Din flygning och använd detta diagram!



VISUAL APPROACH CHART-ICAO 1:250 000 	AD ELEV 172 FEET PPR See AGA 3 ELEV and ALT in ft MSL 591 HGT in ft above AD ELEV (419)	SAAB TOWER 118.800 ÖSTGÖTA CONTROL 132.850, 135.850	LINKÖPING/SAAB SWEDEN
---	--	--	--


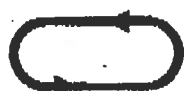


TRANSITION ALTITUDE 5000 MSL SPECIAL REGULATIONS, PAPI and VASIS see overleaf

THR-ELEV RWY 11: 141 ft
 RWY 29: 172 ft

ATS Airspace Classification
 TMA/CTR: Class C
 Ref AIP RAC 3-1 para 2.

LEGEND

-  Normal entry and exit point for VFR traffic see RAC 4
-  Holding
- NORTH:** Hold at Lingham silo Inbound 110°

Communication failure
 An aircraft outside controlled airspace experiencing communication failure and having received no clearance, should land at an aerodrome outside the control zone and obtain clearance by telephone for further flight to LINKÖPING/SAAB. If this is not feasible, the aircraft may proceed in VMC at or below 1000 ft GND via ÖSTRA HARG or VIST to the aerodrome traffic circuit.

REMARK

During operational hours of MALMEN TWR
 SAAB CTR sector B delegated to MALMEN TWR

Printed and published by Swedish Civil Aviation Administration

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

Nattugglan

Den första deltävlingen av sex i Linköpings Flygklubbs landningstävling "NATTUGGLAN" flögs under lördagskvällen den 6 februari med flera utmärkta resultat.

1	Seve Barth	32 prickar
2	Ove Gandahl	37 - " -
3	Mats Jonsson	38 - " -
4	Tage Wennström	54 - " -
5	Martin Tubylewicz	81 - " -
6	Senny Barth	179 - " -
7	Hans Zetterberg	221 - " -
8	Ulf Mennborg	235 - " -
9	Niklas Hultmark	310 - " -
10	Thomas Lampe	336 - " -

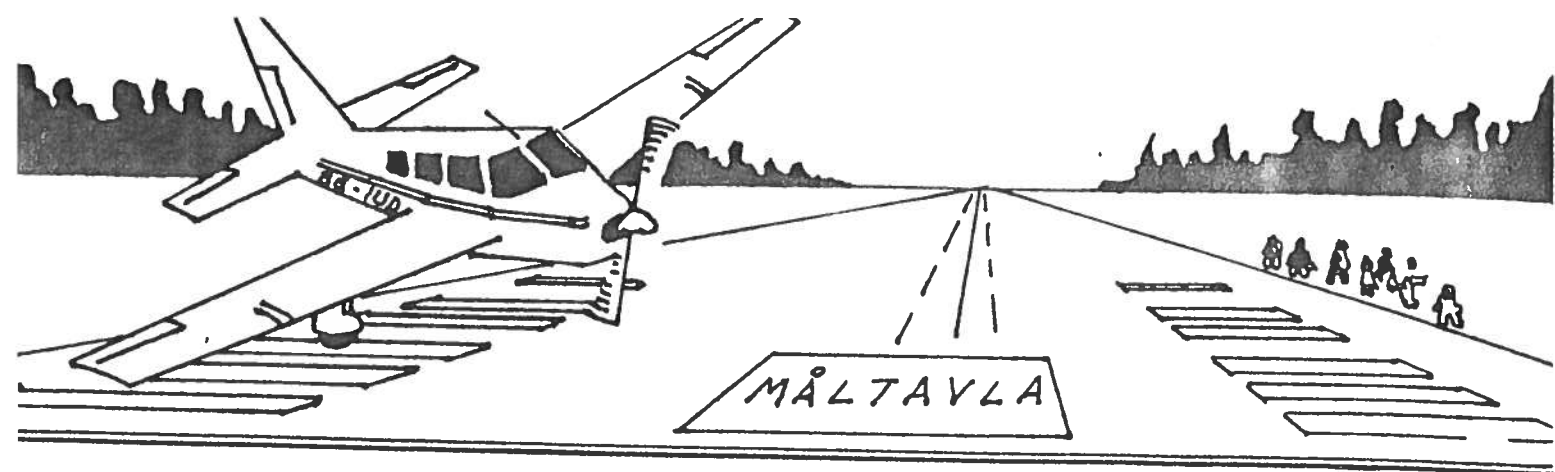
Tävlingsdags igen!

NATTUGGLAN 3

Lördagen den 6 mars klockan 18.00

Alla piloter med mörkerbevis är välkomna till klubben eller till märket på ovanstående tid. Vid dåligt väder flyttas tävlingen till nästkommande vecka. Se anslag på klubben.

SEVE BARTH



TÄVLINGSKALENDER VÅREN 1993

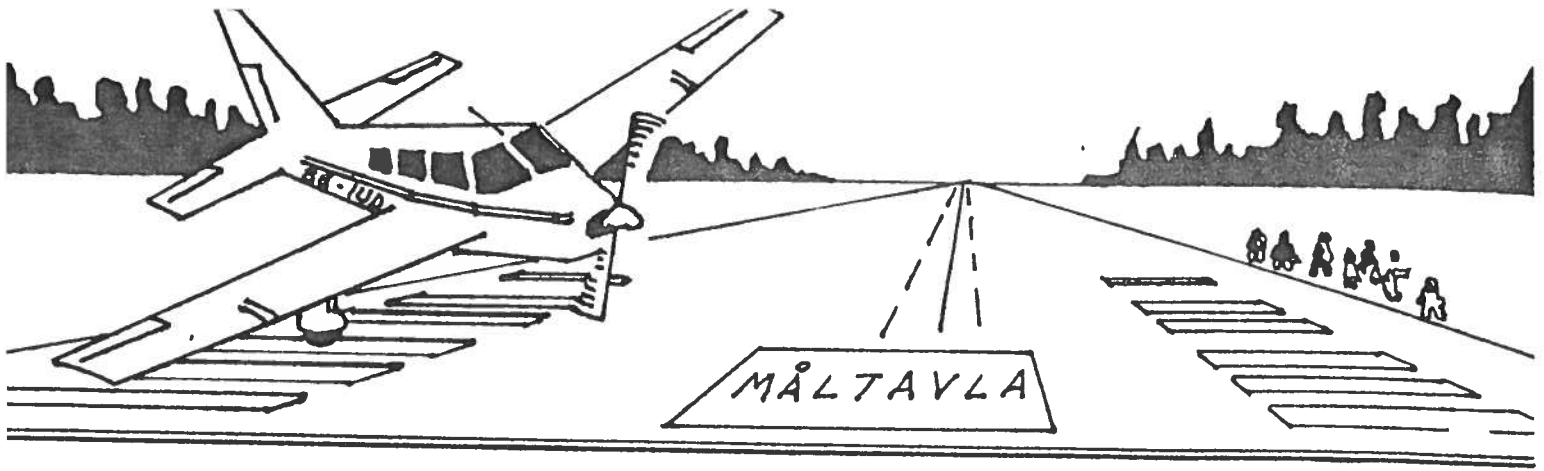
<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
930123	17.30	Mörkerträning	Seve Barth
930206	18.00	Nattugglan 1	Seve Barth
930220	18.00	Nattugglan 2	N-E Zander
930306	18.00	Nattugglan 3	Göte Agenhed
930330	19.00-	Infoafton om tävlingsverksamheten	Tävlingskommittén
930403	14.00-	Gripen 1	Leif Thelander
930417	14.00-	Gripen 1 (reserv)	Leif Thelander
930501	heldag	KM och Debutanttävlingen	
930502	heldag	KM och Debutanttävlingen (reserv)	
930508	14.00-	Gripen 2	Horst Komarek
930515	14.00-	Gripen 2 (reserv)	Horst Komarek
930522-	heldag	Safaritävlingen	Gunnar Franzén/ Lena Widin
930523	heldag	Safaritävlingen (reserv)	
930529	14.00-	Gripen 3	Seve Barth
930605-		Stjärntävlingen, Visingsö	Jönköpings FK
930606			
930612	14.00-	Gripen 3 (reserv)	Seve Barth
930618-		SM, Västerås (?)	Västerås FK/ Flygsportförb.
930620		(slutförhandling pågår!)	

Linköping Januari 1993

Horst Komarek
Horst Komarek, LFK

Ulf Wiberg
Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef

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



TÄVLINGSKALENDER HÖSTEN 1993

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
930702- 930704		NM Kjeller, Norge	
930802- 930808		EM Ungern	
930821- 930822		Augustinaven Norrköping	Norrköpings FK
930904- 930905		Arosnaven, Västerås (utgår om SM går i Västerås!)	Västerås FK
930911	14.00-	Gripen 4	Mats Jonsson
930918 930919	heldag heldag	Gula Spåret Gula Spåret (reserv)	Lars Grönlund/ Marcin Tubylewicz
930925	14.00-	Gripen 4 (reserv)	Mats Jonsson
931002 931009	14.00- 14.00-	Gripen 5 Gripen 5 (reserv)	Horst Komarek Horst Komarek
931016	17.30	Mörkerträning	Seve Barth
931024 931031	10.00-14.00 10.00-14.00	Gripen 6 Gripen 6 (reserv)	Leif Thelander Leif Thelander
931106 931120 931204	17.30 17.00 16.30	Nattugglan 4 Nattugglan 5 Nattugglan 6	Seve Barth N-E Zander Göte Agenhed

Tid och plats för CFFK -93 ej fastställda.

Linköping Januari 1993

Horst Komarek
Horst Komarek, LFK

Ulf Wiberg
Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef

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

Till alla tävlingsintresserade LFK'are!

Nu är det dags att dra igång tävlingssäsongen 1993.

Därför inbjuder tävlingskommitten till informationsafton tisdag 30 mars 1993 kl 19.00 på LFK!

För att kunna beställa tillräckligt med öl och mackor, vill vi att du föranmäler dig, antingen på lista på klubben eller genom att skicka in bifogad anmälningstalong.

Vi vill ha din anmälan senast fredag 26 mars 1993.

Vi räknar med att bjuda på ett blandat program med insidesinformation om årets händelser, så du som vill hålla dig informerad, kom till LFK den 30:e mars.

Tävlingskommitten/Leif

Ja, naturligtvis vill jag hålla mig informerad om tävlingsverksamheten i LFK.

Därför kommer jag på infoafton den 30 mars 1993 kl. 19.00 på LFK.

Namn:.....

KLUBBVERKSAMHETEN

Ny medarbetare

Som Ni kanske redan har märkt har vi fått en ny medarbetare på vår expedition. Det är Lilian Samuelsson som kommer att hjälpa oss under ca fyra månader. Lilians arbetsuppgifter skall vara att hjälpa till med de arbetsuppgifter som vi ligger efter med p g a vårt byte av datorsystem. Vidare kommer Lilian att svara i telefonen när ingen annan är närvarande.

TOMMY BERGSTRÖM

Bemärkelsedagar

LFK gratulerar följande personer vilka haft bemärkelsedagar:

60 år

Bertil Lexung
Göran Franzon

50 år

Jan Svensson
Lars Olsson
Bengt-Åke Andersson

GRATTIS!

OVE GANDAHL

Tack

Ett hjärtligt stort tack för presenterna på min sextioårsdag. Ett speciellt tack till Johanness för den uppskattade demonstrationen av "nödurstigningen i källan".

"Undertecknad 33an"

BERTIL LEXUNG

Klubblokalen

På förekommen anledning riktas denna uppmaning till alla som på helger och kvällar inte städar upp och diskar efter sig i klubbhuset. Som Ni förstår kan det inte vara så roligt för personalen att komma till sin arbetsplats nästföljande morgon och hitta röran. **Skärpning!**

BENGT BERGHOLM
Köksansvarig

Olja och bensin

Piloter och jourhavande! Flygmotoroljan har flyttats från den kalla delen i röda hangaren till den uppvärmda delen av denna där den står i ett grått skåp. När Du fyller på olja, kontrollera att Du tar rätt sort. Vilken sort Du skall använda står på märket intill påfyllningsluckan på flygplanet. Det finns för närvarande fyra sorters olja: SHELL W80, W65, INKÖRNINGSOLJA OIL 80, OIL 65. **När Du tar en eller flera liter ur skåpet skall detta antecknas i pärmen som finns fastsatt på skåpets gavel.** Under 1992 "glömde" vi anteckna mer än 500 liter olja. Otroligt men sant! **OBS!** Fyll inte på den sista halvlitern olja, utom då Du skall göra en långflygning. Den stänker bara ut och finns på undersidan av flygplanet efter en stund. Naturligtvis får **MIN** på oljestickan **inte underskridas**. Är Du tveksam fråga vår mekaniker Thor Romare eller Din flyglärare.

Tanka inte vår Cessna SE-IFX FULL, utan STANDARD. Flygplanet har LONG RANGE TANKAR och är i princip ensigtsigt vid fulla tankar.

GOD FORTSÄTTNING!

SEVE BARTH

Flygplansvård

Vårdansvarigs uppgifter:

- 1 Att tillsammans med sina eventuella medhjälpare vårda sitt flygplan.
- 2 Att utan anmodan svara för:
 - utvändig rengöring vid behov.
 - invändig rengöring vid behov.
 - glasputsning in- och utvändigt.
 - vaxning och polering 2 ggr/år. Framdel vinge, stabilisator och fena 4 ggr/år.
- 3 Boka fpl för flygplansvård när detta ej är bokad för annan verksamhet.
- 4 Redovisa sitt arbete i den pärm för flygplansvård som finns på klubben.

För godkänd flygplansvård tilldelas den vårdansvarige 3 flygtimmar för vård av Cadet, 2,5 timmar för Archer samt 1,5 timme för övriga fpl.

OBS! Kontroll av flygplansvården sker fortlöpande under året, särskilt W311, W325, W340 och W351. Om flygplansvården utförts tillfredsställande får halva av den tilldelade flygtiden tas ut f o m juli 1993 och resterande f o m januari 1994.

FLYGPLAN	VÅRDANSVARIG	TELEFON
SE-KMH	Mats Jonsson	013/150102
SE-KII	Christer Erlandsson	013/157420
SE-KEN	Kjell Stenbom	011/70412
SE-IUD	Björn Johansson	010/2235176
SE-KIT	Roger Påhlman	013/104079
SE-IFX	Lennart Karlsson	013/155444
SE-XIS	Seve Barth	013/152544
SE-ILB	Erling Balsnes	011/185084
SE-KEG	Solveig Överbö	013-164169

Skåp med tvättmedel, vax m m finns i nya hangaren.

Vårda Ditt flygplan!

Hälsningar

SEVE BARTH

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Kallelse till LINKÖPINGS FLYGKLUBB årsmöte fredag den 26 mars klockan 19.00 i FLYGETS HUS.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Fråga om mötet är utlyst i laga ordning.
3. Val av ordförande till mötet.
4. Val av justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
5. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse och revisorernas berättelse.
6. Fråga om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
7. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen till handa senast 8 dagar före årsmötet.
8. Val av klubbstyrelse mm enligt följande:
 - * ordförande
 - * 4 ordinarie ledamöter
 - * 3 suppleanter
 - * 2 revisorer
 - * 2 revisorsuppleanter
9. Tillsättning av valberedning.
10. Val av representant till KSAK:s årsstämma.
11. Övriga frågor.
12. Mötet avslutas.

Efter mötet finns möjlighet att, till självkostnadspris, köpa öl och smörgås.

JOURTJÄNSTEN

Det finns många lediga dagar och möjlighet att fullgöra sin arbetsplikt 1993. Anteckna Dig i pärmen på klubben snarast. OBS! Alla flygande medlemmar som ej fullgör sin arbetsplikt med jourtjänst eller på annat sätt kommer att debiteras 800 kronor. För medlemmar som inte kan gå jour finns möjlighet att göra arbetsplikt på annat sätt, t ex:

- 1 Uppsnyggning av bygglokalen (MFI 9). Spackling och målning av golv, väggar och tak.
- 2 Tvättning och målning av toaletter i röda hangaren.
- 3 Iordningställande av simulatorrum. (P-G Lundborg)
- 4 Borttagning av sly, buskar och träd m m runt klubblokalen.
- 5 Uppsnyggning av området runt våra hangarer och tankanläggningen.

Kontakta undertecknad!

Blankett för redovisning av arbetsplikt för 1992 bifogas.

Jourdragning juni-december 1992

Följande har vunnit 1 timmes flygning med Cessna eller Cadet:

juni	510	Fredrik Malmberg
juli	508	Bengt Magnusson
augusti	568	Klas Forsman
september	385	Ulf Sangré
oktober	712	Ernst Totland
november/ december	623	Thorbjörn Persson.

GRATTIS!

SEVE BARTH

REDOVISNING AV ARBETSPLIKT 1992.

Pilot nr:

Namn:

JOURVERKSAMHETEN:

DATUM	ANTAL TIM.	POÄNG
		SUMMA POÄNG:
SUMMA POÄNG:		

ANNAN VERKSAMHET I KLARTEXT:

GODKÄND AV ANSVARIG:

.....

BLANKETTEN TILL LFK-EXPEDITIONEN SNARAST. OBS!

ALLA ORDINARIE FLYGANDE MEDLEMMAR HAR SKYLDIGHET
ATT UTFÖRA ARBETSPLIKT I NÅGON FORM O OM DU INTE
HAR GÅTT JOUR ELLER FULLGJORT DIN ARBETSPLIKT PÅ
ANNAT SÄTT SKRIV DÅ ATT DU BETALAR 800:-. FÖR GÄST-
MEDLEMMAR GÄLLER ANDRA REGLER . SE MATRIKELN.
1993 HOPPAS JAG ATT VI SKALL SLIPPA DENNA REDO-
VING OM DET GÅR ATT FÅ IN PÅ VÅR DATOR?

HÄLSNINGAR

SEVE BARTH

Pilottips

Som ett led i Svenska Flygfält's flygsäkerhetsarbete har vi under 1992 haft en sida med pilottips i rättningsarna.

Under 1993 avser vi utvidga detta till ett eget "pilottipsblad". Har du erfarenheter eller dyligt som du vill dela med dig av - hör av dig till oss. Nu till denna rättnings "erfarenhetsutbyte".....

Effekt av is och frost på flygplanet

Isproblem kan uppstå på flygplanet under flygning men också på marken efter parkering utomhus under ogynnsamma förhållanden. Vad beträffar isbildning under flygning med ett flygplan som inte har avisningsutrustning är väl inte mycket att säga annat än att då ligger man mycket illa till och den situationen måste undvikas genom att man undviker flygning i sådant väder. Vi kommer därför på dessa rader endast att påminna om hur ett is- och frostlager på ett flygplan påverkar möjligheterna att flyga.

När en ving går genom luften skapar den lyftkraft men också bromskraft. En av dessa bromsande krafter kallas Wake. Waken kan liknas vid de virvlar som bildas bakom en roddbåt när den förs framåt på ett stilla vatten. Dessa virvlar blir större och bildar en tjockare virvelgata om båten har en grov yta. Den tjockaste virvelgatan får man om båten har ojämnheter långt fram mot fören. Samma sak händer med luften kring en flygplansvinge. Man kan säga att virvelgatan (wake) ger en bild av hur stor bromskraften är.

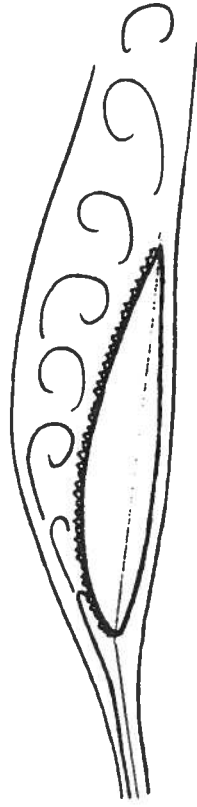


Wake efter en vingen med normal ytbeskaffenhet



Is på vinge och stabilisator ger ett tjockt turbulent gränsskikt. Det betyder dålig lyftkraft och stort motstånd.

Eftersom rodrnen kommer att hamna i den tjocka virvelgatan kan man också förlora rodersverkan.



Vingen tål Ingen ökning av anfallsvinkeln. Den stallar vid minsta försök att höja nosen.

Några noteringar hämtade från olika skrifter som behandlar parkeringsis.

- 1) Främre halvan av vingöversidan är viktigast att hålla isfri ur lyftkraftsynpunkt.
- 2) Stallfarten kan öka med cirka 30%, startsträckan kan öka med mer än 100%, max anfallsvinkel före stall minskar kraftigt.
- 3) Det kan hända att ett motorsvagt flygplan aldrig kommer i luften beroende på att det totala motståndet blir större än tillgänglig dragkraft.
- 4) Om flygplanet kan fås att lätta är risken stor att det sjunker igenom när man lämnar markeffekten som reducerat det totala motståndet nära marken.
- 5) Det är omöjligt att i förväg bedöma effekten av ett frostlager.
- 6) Om man inte har möjlighet att ha flygplanet i hangar, är kapell den enda lösningen för att undvika parkeringsis. Kapell minskar också risken för att vatten tränger in och fryser till is i vingar och rodersystem.



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

1 11/92
19 nov. 1992



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

1 12/92
3 dec. 1992

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1992:34

Ärendet L.-84/91

Luffartyg: registrering och typ
SE: FFG, Piper PA-24-250
Tidpunkt för händelsen
1991-08-17 kl. 13.03
Plats
Eslövs flygfält, M län, (pos 5551N 1320E).
Typ av flygning
Privat
Väder
Vind SV/11 knop, sikt 6-10 km i dis,
moln 4/8 bas 2500 fot,
temp/dp +13°/+14°C, QNH 1007 hPa
Resättning: 1 Passagerare: 1
Antal ombord
Inga
Personskador
Begränsade
Skador på luffartyget
50 år, A+1
Förarens ålder, certifikat
Ca 479 timmar, varav på typen
181 timmar

Under IFR-inflygning till bana 17 på Malmö/Sturup flygfält hördes en kraftig smäll från motorn samtidigt som ett dragkraft upphörde. Malmö ACC dirigerade flygplanet till utgångsläge för en inflygning till Eslövs flygfält. Nödländning försvarades av att motorstoppet skedde i moln och att sikten begränsades genom att motorolja sköjti över flygplanet vindruva. Sätningen skedde mjukt ca 100 m in på grässtråk 22 med full klaff och med infällt landsjäll. Flygplanet gled ca 50 - 60 m innan det slannade.

Motorstoppet innebär allvarlig fara för att en luftfartsolycka skulle inträffa. Det orsakades av ett vevsjaksbrott.

RAPPORT C 1992:38 (utdrag)

Ärendet L-06/92

Luffartyg: registrering och typ
SE: 17H, Piper Pa-28-161
Tid
92-02-09 kl. 1055
Plats
Majfället, Njurunda, Y län
(pos 6213N 1723E)
Typ av flygning
Privat
Väder
Vindsilla, CAVOK,
temp/dp -4°C/-6°C, QNH 1016 hPa
Resättning: 1 Passagerare: 1
Antal ombord
Inga
Personskador
Omfattande
Skador på luffartyget
Inga
Övriga skador
50 år, A
Förarens ålder, certifikat
282 timmar, allt på flygplantypen
Förarens totala flygtid

Föraren hade startat från Sundsvall. Vid landningen på stråk 36 på Majfället blev sätningen något långt in på det delvis hala stråket som är 615 m långt. Vid inbromsning fick föraren en sladd och besöt sig för att dra på gas och gå i luften för ett förnyat landningsförsök.

Den borte banänden passerades vid läningen. Omedelbart därefter touchade vänster hjul en ca 30 cm hög dikekant längs den väg som korsade flygbanan. Hjul återvände och landade på stråk 18. Vid besiktning upptäcktes skador på vingbalk, vänster landsjäll inklusive hjul och kåpa (landställbenet var böjt bakåt) och på plåtar och nitförband.

SHK:s utlåtande

Haveriet orsakades av att föraren inte uppmärksammade en dikekant vid startstråkets slut.

RAPPORT C 1992:35 (utdrag)
Ärende L-122/91

Luffaryggs: registrering och typ
Tid SE-G11, Piper PA-28-151 Warrior
1991-12-25 kl. 11.05
Plats Ludvika flygplats, W län (pos
6005N 1506E)
Typ av flygning Privat
Väder Vind 320°/3 knop, CAVOK,
temperatur -5°C
Antal ombord Besättning: 1 Passagerare: 2
Personskador Inga
Skador på luffaryget Betydande
Övriga skador Inga
Förarens ålder, certifikat 41 år, A
Förarens totala flygtid 49 timmar, allt på typen

Efter en timmes VFR-flygning från Mora skulle föraren landa på Ludvika flygplats. Han gjorde först ett landningsvarv medan han bildade sig en uppfattning om bankonditionen. Han gick därefter in för landning på bana 01. Flygplanet låg något högt på finalen. Sättningen, som skedde med full klaff utfäld och med normal sättningsfart, kom att ske längre in på banan än normalt.

Efter sättningen ljudbromsade föraren först några gånger utan att uppleva någon märkbar effekt. Han bestämde sig då för att dra på för att starta på resterande del av banan. Direkt efter pådrag till fullgas föll han in i klaffen till startläge. Fartökningen var normal men planet läitade inte. Det fortsatte i banförlängningen och stannade ca 75 m norr om och något till vänster om den norra bantröskeln.

Banan som är 820 m lång var snöbelagd och fläckvis isig. Bromsverkan var måttlig.

Haveriet berodde på att föraren, när han efter sätningen upplevde att bromsverkan var för dålig, bestämde sig för sent för att dra på fullgas för start. Resterande banlängd utgjorde en något för kort startsträcka för att planet skulle kunna lämna före banänden. En bidragande faktor har varit förarens begränsade flygerfarenhet.

RAPPORT C 1992:40 (utdrag)
Ärende L-53/91

Luffaryggs: registrering och typ SE-GYE, Cessna F172N
Tid 1991-07-02 kl 20.15
Plats Bromma flygplats, AB län (pos 5921N 1757E)
Typ av flygning EK-skolning
Väder Vind 280°/3 knop, CAVOK,
temp/dp +22°C/+10°C, QNH 1025 hPa
Antal ombord Besättning: 1
Personskador Inga
Skador på luffaryget Betydande
Övriga skador Inga
Elevens ålder, certifikat 29 år, elevtillstånd
Elevens totala flygtid 20 tim
Lärarens ålder, certifikat 30 år, B (norskt)
Lärarens totala flygtid Ca 600 tim

Under EK-skolning skulle eleven landa på bana 12. Det var hans första EK-landning på Bromma. När han nått bantröskeln hade han på grund av intensiv radiotraffik inte fått landningstillstånd. Han drog därför på gas för att göra en ny inflygning. Landningen kom att ske nära ett startande flygplan som uppehållit sig länge i startposition. Vid elevens försök att parera det startande flygplanets virvelbildning studsade flygplanet och kom i så kallad galopp. I samband med den sista studsken knäcktes nosstället och flygplanet lippade över. Skador uppstod även på motor och propeller.

SIK:s utlåtande

Haveriet har orsakats av att föraren till följd av bristande erfarenhet inte kunde bemästra de kraftiga studsarna i samband med landningen.

NY REDAKTÖR FÖR KONTAKTEN SÖKS!

Pia och jag kommer att flytta från Linköping under sommaren 1993. Kontakta mig om Du har lust att ta över redaktörskapet för KONTAKTEN! Det är en stimulerande uppgift!

OLLE

TÄNKVÄRDA TANKAR

Inga bidrag har kommit. Nog har väl Du bättre bidrag än KONTAKTENS!?
Anta utmaningen och skicka in Dina TÄNKVÄRDA TANKAR!

"Om Du inte får allt Du vill - tänk på allt Du inte får som Du inte vill ha...."

"Den man är rik som vet att han har nog."

OLLE

NÄSTA MANUSSTOPP

Manusstopp för nummer 2 är lördagen den tredje april klockan 17.00.

Vässa pennan!

OLLE