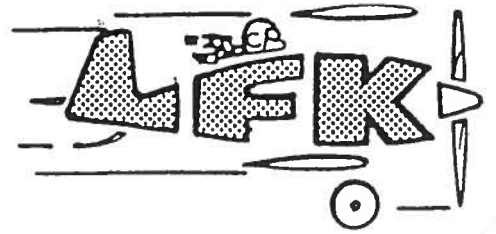


Kontakt med



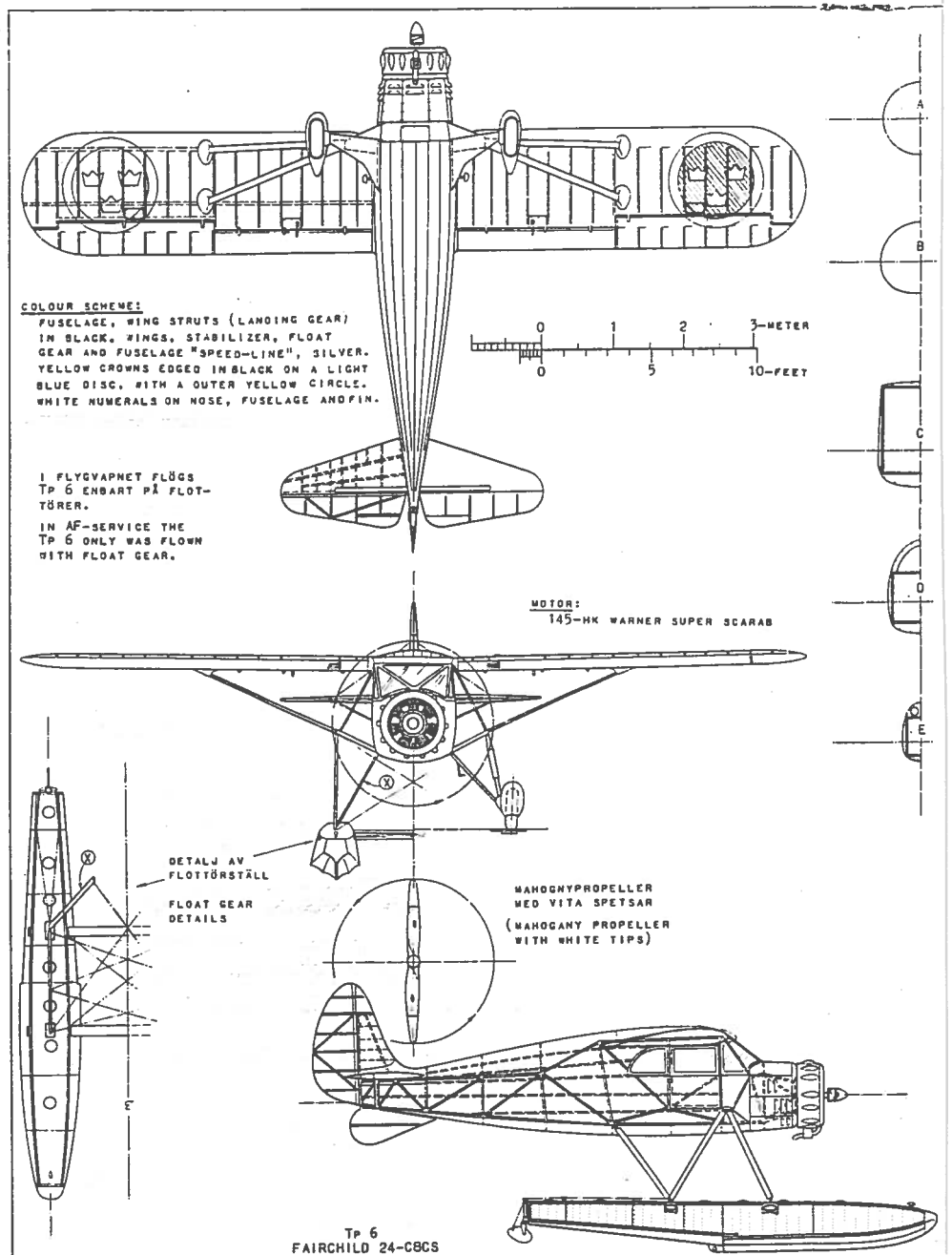
MEDLEMSTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

NR 1 1992

I DETTA NR

- * JOHANNES HAR ORDET
- * TEKNISKA TJÄNSTEN
- * BEMÄRKESEDAGAR
- * KURSVERKSAMHETEN
- * PFT
- * FLYGNING PÅ MALMEN
- * TÄVLINGSVERKSAMHETEN
- * JOURVERKSAMHETEN
- * MFI 9 HB
- * FC FLYGKLUBB
- * HAVERIINFORMATION
- * KALLELSE TILL ÅRSMÖTE
- * 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

JOHANNES HAR ORDET

Hej alla LFK-piloter, det är nu dags att krypa ur idet! Det blir nog inte någon vinter att tala om! Men om det blir så kan den inte bli så lång. Våren kommer och då skall många hoppas alla flyga! Och då vill man göra allt fort och bra, vilket brukar ställa till en hel del småstrul och trassel!

Här nedan följer en rad exempel:

Man följer inte LFK:s bokningsregler, springer och jäktar före flygning, skriver slarvigt och oläsligt i tankbesked, loggböcker och dagbesked. Forcerar uttagning av flygplanen ur hangarer, stöter och dunkar i mot lite här och där. Följer ej checklistan för daglig tillsyn, slarvar! Taxar med för hög fart, hoppar över punkter i checklistan före start. Hittar på egna regler! Slarvar med höjd- och positionsangivning.

Ja som Du ser en hel del strul. Varför blir det så här då? Jo ,det mesta beror på att man förbereder sig dåligt. Man är otränad, lite osäker, jäktad och ligger hela tiden på minussidan i tidsschemat. Tänk på att Du lätt kan passera genom det så kallade kapacitetstaket om Du är dåligt förberedd. Råd, tag god tid på Dig, förbered Din flygning, jaga inte, bli inte arg om det inte blir som Du planerat. Slutresultatet blir lugnare flygning, bra precision och mycket roligare! Du känner Dig tillfredsställd.

Jag slår nu ett slag för ett par bra böcker som finns att köpa, Människan & Maskinen och Human Factors, läs! Dom är Bra! Vi är ju människor och det vi handskas med när vi flyger är maskiner. "Human factors" är numera ett ämne som ingår i teoriproven för A-cert. Alla som har tidigare certifikat bör läsa boken Human Factors. Det är mycket intressant, jag lovar.

OBS! Alla linjer som är målade på bansystem och taxivägar är inte målade som prydnad! Om Du inte följer dessa kan Du hamna utanför eller köra in i pinnar eller snövallar.

Lite mera råd för att göra vår flygning lättare och roligare:

1. Läs RAC 4.9.1,2,3,4 angående radiobortfall. Förr eller senare kan Du få det.
 2. Slit och släng inte med våra "headset"! Vi i LFK är ägare till 32 "headset". Underhåll och reparationer på dem under 1 år är runt 10 000 kronor!
 3. SE-KMH skadad vingspets, kostnad ca 6000 kronor.
SE-IFX skadad vingspets, kostnad ca 2000 kronor.
SE-KII skada vingspetskåpa, kostnad ca 4000 kronor.
- Tänk Dig skador för 12 000 kronor för att man har bråttom! Vi har nu gott om plats för SE-IUD, och SE-KIT står i Salair hangaren.
4. Var lite aktsam med våra motorer. Ha inte för mycket gaspådrag vid motorstart! En kall motor far illa av högt varvtal. Låt motorn gå lite varm på 1000 varv!
 5. Studera väntläget Malmskogens placering. Undvik Tallboda! Vid in- och utpassering Vist, flyg inte rakt över Sturefors! Tänk på bullret! Triangelmärket för Vist ligger inte i samhället! Hjälp till att minimera bullerstörningar!

Ja så var då SE-KEG på stället igen, efter 3 landningshaverier på 2 år - 24/9-89, 9/5-91 och 29/9-91. Det åtgärds paket som är nämnt är att alla skall checkas ut med lärare om man

överskridit 3 månaders gränsen. Ytterligare en skärpning med Cub är att man gör sin PFT på Cub! En liten uppmaning, Du som är behörig på Cub, hyr Cub oftare!

Ofta händer det att Du måste ta en hel del uppgifter ur AIP. Du upplever kanske dessa pärmor som svåra att hitta i. Spara medsänd lathund så går det mycket lättare.

Och så har vi alla dessa frågor när det gäller PFT. LFV:s information var lite svår att förstå, och dessutom i flera varianter. Jag medsänder ett flödesschema för Dig! Följ det så förstår Du lätt vad som gäller för Dig!

Passage genom lilla gånggrinden vid LFK:

Du som är jour ansvarar för den Du släpper in. En vädjan till medlemmarna som har egen nyckel; använd den så blir störningen mindre för personal och jourhavande.

Om det kommer snö skall jourhavande skrapa fram snön 2-3 meter framför hangarer och tankanläggning, och likaså vid Salair hangaren där vi nu har plats för SE-IUD och SE-KIT. När Du skrapat fram snön skall Du ringa brandkåren på SAAB och be om snöröjning. Gör det även om vädret inte tillåter flygning just då!

Ja här var lite synpunkter för att alla som flyger skall trivas. Hjälptill, var lite mera aktiva! Tvätta flygplan, vaxa, polera rutor - pyssla om våra flygplan!

JOHANNESS

TEKNISKA TJÄNSTEN

VIKTIG INSPEKTIONSPUNKT VID DAGLIG TILLSYN:

Kontrollera vid daglig tillsyn på Piper Archer II och Cadet att fästskruvarna för huvudlandställsbenens infästning i vingen ej lossnat. Gäller de 4 st skruvarna på vardera vingens översida.

L CARLSSON
Tekn avd

BEMÄRKESEDAGAR

LFK gratulerar följande jubilarer:

70 år Stig Kernell
60 år Ulf Frieberg

GRATTIS!

Luftfartsverkets publikationer

Privatflygaren anser i allmänhet att det är mycket svårt att hålla kunskap om alla luftfartsverkets publikationer i huvudet.

Man måste nog acceptera att privatflygaren med det nuvarande icke selektiva distributionssättet tappar greppet om det totala publikationsutbudet. Man får i stället koncentrera intresset på de problem som kräver snabba svar dvs sådant som har med planering och genomförande av flygningen att göra.

Du bör inför din PFT bläddra igenom publikationerna men vi föreslår att du denna gång koncentrerar intresset på följande:

BCL C 2.2 Certifikatbestämmelser för privatflygare inkl befo-
genheter

BCL D 3.2 Driftsbestämmelser för privatflygning

BCL T Trafikregler

NOTAM

Information av kortvarig karaktär. Ska alltid studeras i samband med planering av en distansflygning men det kan vara nödvändigt att ta del av NOTAM även för lokala flygningar om man flyger med långa uppehåll. NOTAM B distribueras endast inom Sverige medan NOTAM A även distribueras internationellt.

AIC

Kallas även informationscirkulär

Aeronautical Information Circular

Innehåller information som har anknytning till flygsäkerheten, tekniska administrativa eller bestämmelsemässiga områden som inte är kvalificerade för intagning i NOTAM eller i AIP.

I AIC hittar man tex

- Förteckning över luftfartsverkets publikationer
- Domar i flygtrafikmål
- Avgifter för luftfartsverkets tjänster
- Flygning över bullerkänsliga områden
- AIC B distribueras inom Sverige
- AIC A distribueras även internationellt

MFL

Meddelanden från luftfartsverket

Innehåller meddelanden av allmän teknisk karaktär som är anpassade till piloten och är av bestående natur. I MFL hittar du rubriker som:

- Faran av turbulens orsakad av större flygplan
- Flygning under vinterförhållanden
- Gyrokompasser, handhavande
- Risker med övervarv och för högt ingastryck
- Sammanställning över rapporterade störningar
- Haveriinformation osv

AIP	sid	
GEN	3-1	Öppethållningstider
AGA	0-17	Förteckning över flygplatser (karta)
AGA	3-1	Förteckning över flygplatser med bandimensioner
	3-2	Ytbeläggning, telefonnummer och uppgift om PPR dvs som förhandstillstånd krävs
	3-3	
	3-4	
COM	1-1	Platsindikatorer
COM	2-1	Radiokommunikations- och navigationshjälpmedel
MET	3-1	Volmef-utsändningar, frekvenser
	3-2	Direkt förbindelse pilot/meteorolog
RAC	1-2	Flygning i luftled
		Flygning i TMA och kontrollzon
		Flygning på informationssträckor och i informationsområden
RAC	1-2	Flygning i trafikzon
RAC	1-2	Flygning inom fjällområde
RAC	1-2	Föreskrifter för VFR-flygning
		VFR-flygning i luftled
		VFR-flygning i TMA
	1-2	VFR-flygning i kontrollzon
RAC	1-2	Speciell VFR
		VFR-flygning på informationssträcka
		VFR-flygning i trafikzon
RAC	4-1	Särskilda föreskrifter för flygning inom vissa terminalområden och kontrollzoner och åtgärder vid radiobortfall
RAC	5	Detaljer om restriktionsområden, farliga områden militära lågflygningsruoter. Karta på sid RAC 5-41
RAC	7-1	ATIS-utsändningar

Många upplever de nya PFT-kraven som svåra att förstå. Här presenteras därför detta PFT-schema för att hjälpa den enskilde certifikatsinnehavaren tillrätta.

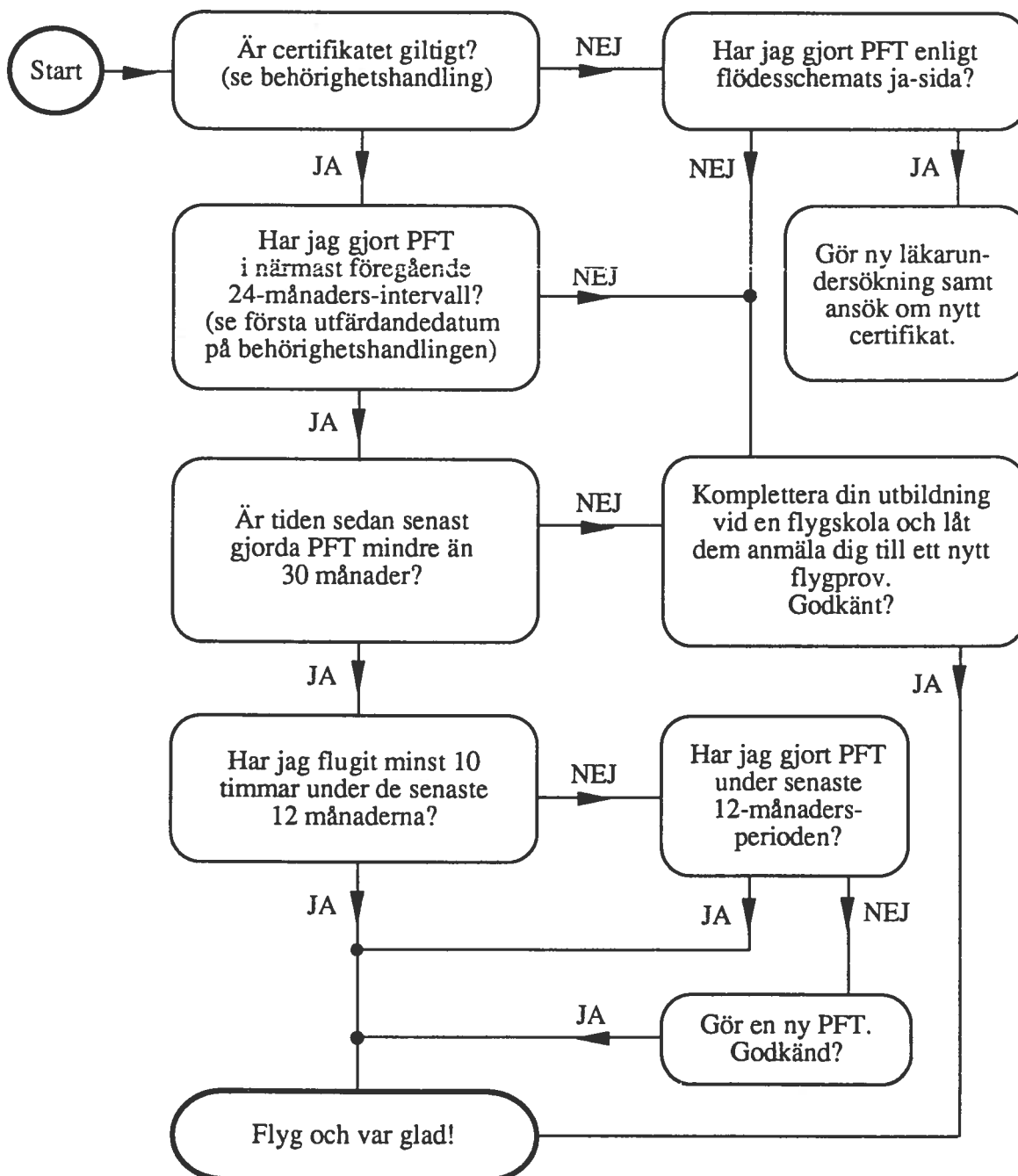
Observera att detta endast gäller privatflygarcertifikat för VFR-flygning. Certifikatbestämmelserna ändrades den 1 april 1990, bl a när

det gäller PFT. Detta har medfört vissa missförstånd om huruvida det kära certifikatet är giltigt eller ej. Giltighetstiden som står skriven på ditt certifikat anger enbart den medicinska giltighetstiden. Den är alltid den sista i månaden och är baserad på när du senast gjorde din läkarundersökning. Du har

möjlighet att göra denna 2 månader innan giltighetstidens utgång. Du kan förändra giltighetstiden genom att lägga läkarundersökningen före de 2 sista månaderna.

Det är alltså inte säkert att du får flyga trots att du har ett giltigt certifikat.

(PFT-schemat har sammanställts av IAC-nytt i samarbete med Sven Birkedal CATS Kristianstad och Ragnar Boge Luftfartsinspektionen)



KURSVVERKSAMHETEN

"PINCH-HITTER"-KURS

Vi tänker starta en "pinch-hitter" - kurs till våren/sommaren 1992. Har Du någon flygintresserad släkting eller kompis, som vill lära sig mera om flygningens teori och praktik, utan att för den skull gå igenom en fullständig utbildning, är det nu dags att anmäla honom/henne till kursen.

Den teoretiska delen omfattar 2 kvällar föreläsningar om lyftkraft och manövrering, instrument, karta och kompass, radio, navigering och hur man landar.

Praktiskt ingår fyra flyglektioner om vardera ca en timma då eleven får öva planflykt, svängar, att landa samt navigeringsflygning.

Teorikursen kostar 200 kronor och flyglektionerna enligt ordinarie prislista. Anmäl namn och adress till expeditionen!

PER

PFT-TEORI

Nästa PFT-tillfälle blir måndagen den 11/5 i lektionssalen, LFK. Kostnad 100 kronor. Anteckna namn och pilotnummer på listan på anslagstavlan.

PER

FLYGNING PÅ MALMEN

Flygverksamheten på Malmen hotas av skärpta krav på miljön, med lokala påverkargrupper som pressar på myndigheterna. För att undvika ännu kraftigare restriktioner har alla flygklubbar i Linköping utarbetat och undertecknat regler för verksamhet vid Malmen. Dessa bifogas.

Reglerna har översänts till koncessionsnämnden, och vi hoppas att de skall accepteras där.

Redan nu skall dock reglerna tillämpas av alla som opererar på och kring Malmen. Till regelpaketet hör ett antal kartor som visar in- och utpasseringsvägar till fältet och hur landningsvarven skall läggas. Dessa kartor anslås i klubbhuset.

STYRELSEN

SAMORDNINGSREGLER FÖR FLYGVERKSAMHETEN VID F13 MALMEN FÖR
LINKÖPINGS SEGELFLYGKLUBB (LSFK)
LINKÖPINGS FALLSKÄRMSKLUBB
MALMENS FLYGKLUBB
EAA-LINKÖPING
F 3 VETERANFLYGKLUBB
FC:S FLYGKLUBB
LINKÖPINGS FLYGKLUBB

1992-02-13

ALLMÄNT

- 1 När fler än en verksamhet pågår ska samråd tas av den ansvarige för den sist påbörjade verksamheten.
- 2 Därvid ska start- och landningsriktning, uthoppssektor och trafikvarvsriktning bestämmas. Vid behov samordnas även radiofrekvenser för erhållande av uthoppsförvarning och när uthopp sker.
- 3 Vid LSFK:s segelflygledarplats ska finnas angivet gällande blockerade segelflygsektorer och vid förekommande fall skiss över gällande hoppsektor.
- 4 Landningsvarv för motorflygplan anpassas till in- och utflygningsvägar gällande Malmens kontrollzon enligt bifogade kartskisser. För att minimera buller ska tätbebyggda områden undvikas.
- 5 Motorflygplan landar normalt på banorna, landning på segelflygstråket får ske efter samråd med flygledare.
- 6 Start- och landningsstråk och banor får ej korsas när flygplan är klara för start och när flygplan befinner sig på finalen.
- 7 Korsning av start- och landningsstråk och banor får endast göras av behörig personal och personer som medföljer sådan personal och med största uppmärksamhet på startande och landande flygplan.
- 8 Behörig personal är aktiva medlemmar i ovannämnda flygklubbar.
- 9 Första start på lördagar, söndagar och helgdagar får ske tidigast kl 08.00. Sista start får ske senast kl 20.00 lördagar, söndagar och helgdagar, övriga dagar senast kl 21.00. Enligt F13 ArbO 31.21 skall verksamheten sluta senast 21.00.
- 10 Som kontakt mot allmänheten fungerar Linköpings Fallskärmklubb och Linköpings Segelflygklubb (tel. se nedan), som inom respektive klubb har en utsedd ansvarig kontaktperson.

FALLSKÄRMSHOPPNING

- 11 Uthopp söder om bana 08-26 och öster om bana 01-19 får endast ske efter det flygföraren i hopplan förvissat sig om att hoppningen ej interfererar med annan flygverksamhet.
- 12 Uthopp i område C (enligt F13 ArbO 31.21) är tillåten, dock får bana 01-19 ej passeras förrän hopparen drivit norr om bana 08-26. När område C används ska nedflygningsvarv för segelflygplan läggas öster om bana 01-19.

- 13 När segelflygverksamhet pågår är landningsmärket för skolhoppare norr om bana 08-26 på område A. Området B får ej användas av annan än den som landar med fallskärm.

SEGELFLYGNING

- 14 Segelflygplan utan radio får ej flyga norr om bana 08-26 vid samtidig annan verksamhet.

Segelflygplan med radio får flyga norr om bana 08-26, och i område C, men endast efter det att flygplansföraren förvissat sig om att flygningen ej interfererar med hoppning eller annan flygverksamhet.

- 15 Landningsvarv för segelflygplan läggs normalt söder om segelflygstråket. Efter samråd med segelflygledaren kan landningsvarv läggas norr om bana 08-26 (jmf p 13).

HOPPFLYGPLAN

- 16 Hoppflygplan ska använda frekvens 123,4 när hopphöjden är lägre än blockerad segelflygsektor.

När hoppsektor är högre än eller ligger utanför blockerad segelflygsektor används ÖKC frekvens utanför blockerat luftrum. Dock ska hoppflygplan en minut före uthopp gå över på 123,4 och kvarligga där för att meddela "uthopp om en minut" och vid uthopp meddela "uthopp". Därefter återgång till ÖKC frekvens.

LINKÖPINGS SEGELFLYGKLUBB
581 88 Linköping
Tel: 29 81 80

LINKÖPINGS FALLSKÄRMSKLUBB
Box 13064
580 13 Linköping
Tel: 29 93 28

MALMENS FLYGKLUBB

EAA-LINKÖPING

F 3 VETERANFLYGKLUBB

FC:S FLYGKLUBB

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

Resultat från 5:e deltävlingen av "Gripen", den 19/1-92:

1. Niklas Hultmark	86 prickar
2. Gunnar Franze'n	132 -"
3. Seve Barth	205 -"
4. Tage Wennström	205 -"
5. Göte Agenhed	246 -"

"Gripen" består av 4 olika moment: motorlandning, nödlandning med klaff, nödlandning utan klaff samt motorlandning över hinder.

Resultat från 3:e deltävlingen av "Nattugglan", den 7/12-91:

1. Seve Barth	75 prickar
2. Niklas Hultmark	98 -"
3. Göte Agenhed	110 -"
4. Tage Wennström	252 -"
5. Gunnar Franze'n	261 -"

Resultat från 4:e deltävlingen av "Nattugglan", den 7/12-91:

1. Göte Agenhed	52 prickar
2. Gunnar Franze'n	89 -"
3. Seve Barth	174 -"
4. Tage Wennström	207 -"
5. Horst Komarek	238 -"

"Nattugglan" består av en simulerad nödlandning och en motorlandning.

TÄVLINGSKOMMITTEN INFORMERAR

Som Du ser så är årets tävlingsprogram bilagt denna Kontakt. Där kan Du som är intresserad säkert hitta något som passar. Vi har förutom de tävlingar som vi normalt arrangerar, också i år tagit på oss det stora jobbet, att arrangera SAFARI som en nationell tävling.

Detta kräver ett STORT arbete av dem som skall hålla i den tävlingen. De är därför väldigt intresserade av att Du hör av dig till dom och erbjuder dig att hjälpa till. Alla bidrag, stora som små, mottages tacksamt.

Tag kontakt med Gunnar Franzen tel. 013/27 38 00, eller Lena Widin tel. 0143/500 70.

Vi har också bestämt oss för att upprepa den informationsafton, som vi hade förra året och som då gav bra utbyte, med många nya tävlingsflygare.

Vi hade tänkt oss att träffas på klubben TISDAG 31/3 1992 kl. 1900. Boka in den kvällen redan nu, så att Du inte glömmor bort den.

Tävlingskommitten kommer i likhet med förra året att bjuda på macka och öl.

Vi tänker också, liksom förra året att sälja lotter för fri flygtid på våra interna tävlingar, så tag med dig några tior så att Du inte missar chansen.

Tävlingsåret 1992

Linköpings Flygklubbs Tävlingskommité har tagit fram följande förslag till tävlingskalender för 1992. Förslaget följer de rekommendationer och önskemål som framlagts av SAAB-SCANIA med ett par kommentarer;

Safaritävlingen 16-17 maj. Avsikten är att förlägga navigeringsmomentet på lördagen 16 maj, med start och målpunkter förlagda utanför CTR. Landningsmomentet förläggs till söndagen mellan 09.00-14.00. Eftersom tävlingen är av nationell standard behövs ett tillfälligt stråk målas/kalkas på banan i höjd med märket.

Övriga tävlingar med navigerings och landningsmoment; Vår&Debutant-, KM och Gula Spåret, har förlagts enligt föreslagna tider för landningsmomentet. Alternativt sker landningarna på annat flygfält. Navigeringsmomentet har start och målpunkter förlagda utanför CTR.

DATUM FÖR 1991 ÅRS KVARVARANDE TÄVLINGAR:

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
920112	10.00-14.00	Gripen 5	Horst Komarek
920119	10.00-14.00	Gripen 5 (reserv)	Horst Komarek
920126	10.00-14.00	Gripen 6	Björn o Erik Kullberg
920202	10.00-14.00	Gripen 6 (reserv)	Björn o Erik Kullberg

Linköping Januari 1992


Horst Komarek, LFK

Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef 

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

TÄVLINGSKALENDERN VÅREN 1992

<u>Datum</u>	<u>Klockan</u>	<u>Tävling</u>	<u>Arrangör</u>
920201	18.00	Mörkerträning	Seve Barth
920208	18.00	Nattugglan 1	Seve Barth
920222	18.00	Nattugglan 2	N-E Zander
920307	18.00	Nattugglan 3	Göte Agenhed
920404	14.00-	Gripen 1	Leif Thelander
920411	14.00-	Gripen 1 (reserv)	Leif Thelander
920425	14.00-	Gripen 2	Horst Komarek
920502	heldag	Vår- och Debutanttävlingen	Björn Kullberg
920503	heldag	Vår- och Debutanttävlingen (reserv)	Björn Kullberg
920509	14.00-	Gripen 2 (reserv)	Horst Komarek
920516- 920517	heldag nav 09.00-14.00	Safaritävlingen	Gunnar Franzén/ Lena Widin
920523	14.00-	Gripen 3	Mats Jonsson
920530	14.00-	Gripen 3 (reserv)	Mats Jonsson
920612- 920614		SM Visingsö	Jönköpings FK/ Flygsportförbundet
920626- 920628		NM Finland	

Tid och plats för CFFK -92 ej fastställda. 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.

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

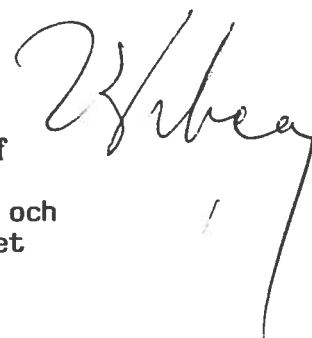
Prisutdelningar enligt separat meddelande.

Linköping Januari 1992


Horst Komarek, LFK

Godkänt Ulf Wiberg,
Saab Scania Flygplatschef

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



JOURVERKSAMHETEN

JOURDRAGNINGEN

Vinnare i jourdragningen oktober - december 1991:

Oktober Ernst Totland 712

November Lars-Åke Linderholm 472

December Christer Åqvist 778

1 timmas gratis flygning i Cessna 152.

GRATTIS!

ARBETSPLIKT 1991

Har Du rerdovisat till expeditionen? Om inte, gör detta snarast!

ARBETSPLIKT 1992

Det finns många lediga jourtillfällen i bokningspärmen som ligger på klubben, speciellt i juni - augusti. Välj snarast dagar som passar Dig! Ej tecknade jourdagar kommer att fördelas på arbetspliktiga medlemmar den 1 april 1992.

Om Du har svårt att gå jour kan Du kanske ingå i någon av våra vårdgrupper?

Anmäl Dig till Seve Barth, Lennart Johannesson eller Thor Romare.

SEVE BARTH

UPPROP MFI 9 HB

I samband med bygget av SE-XIS påbörjades ännu en maskin. Arbetet på denna drevs i låg takt och har nu legat nere ett par år. Alla strukturdetaljer finns framme och sammanbyggnaden är halvfärdig. Totalt återstår nog ca 3000 arbetstimmar till färdigt flygplan.

Det har framställts önskemål om att arbetet på färdigställande skall tas upp igen.

Du som är intresserad av att delta i en grupp som slutför bygget, anmäl Dig via nedanstående blankett till LFK.

Om tillräckligt intresse finns kallar vi till uppstartmöte där förutsättningarna går igenom och planering påbörjas.

Du som är intresserad kan bese kroppen i LFK verkstad.

STYRELSEN

INTRESSEANMÄLAN

Jag är intresserad av att ingå i ett bygglag för färdigställande av ytterligare en MFI 9 HB i LFK regi.

Jag är medveten om att engagemanget gäller för regelbunden insats på fritid under relativt lång tid.

Namn: _____ pilotnr: _____

Adress: _____

Tidigare relevant erfarenhet, yrke etc: _____

Ny flygklubb på Malmen!

FC (FMV:PROV) flygklubb har funnits i flera år men har först nu begåvats med flygplan. Flygklubben med ca 25 medlemmar, har nu fått den första av två dubbeldäckare, en BA4 (Björn Andreasson), i luften. Den andra, en BA11, följer snart efter. Efter att startkablarna lånats på Vårgårda bensinstation kunde BA4:an med Mikael Johansson vid spakarna lätta strax före jul efter hela 15 år på backen. Med eskort flögs den ensitsiga och öppna BA 4:an från "Vårgårda airport" till Malmen. Regntunga moln och snålblåst kan möjligen ha bidragit till att Micke behöll skinnrocken på någon timme efter landning envist framhårdande "öppet var det, men inte otäckt!?". BA 11:an, som är tvårsitsig och täckt, var i sämre skick och fick åka lastbil till FC. Den beräknas komma i luften någon gång i sommar. Ett tillskott i fpl parken kan bli SK50B. Försöksverksamheten med utrangerade SK50B, som drivits civilt av bla F3 veteranflygklubb, har avslutats med positivt resultat. CFV ställningstagande till vilka ytterligare försvarsanknutna flygklubbar som kan få tillgång till SK50B inväntas.



BA4:an tankas på Vårgårda flygplats före "ferryflygningen" till Malmen

FC flygklubb finns nu alltså inte bara på papperet utan även i "Bakomförrådet" på gamla "Riksettan" (söder om FMV:PROV). Den 28 april i vår arrangerar vi en "Experimental Aircraft" träff på Malmen. Det blir flyguppvisning och "statisk utställning" där flera hembyggen på besök kommer att delta. Vill du veta mer om "Experimental träffen" kontaktas förslagsvis M Johansson, B Svedevall eller O Hultgren på FMV:PROV (013-243200).



FC flygklubbs flygplanspark och hangaren på Malmen söder om FMV:PROV (några av medlemmarna, fr vänster: B Svedevall, G Bure, M Johansson, B Ahremark, L Pettersson, samt B Kullberg)



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)



Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1991:60

Rapporten avsåg till luftfartsverket 1991-12-13
Ärende L-71/91

Luftfartyg, registrering och typ

Tidpunkt för händelsen

Plats

Typ av flygning

Väder

Antal ombord

Personskador

Skador på luftfartyget

Förarens ålder, certifikat

Förarens flygtid

SE-LAH, PZL-104 Wilga 35

1991-07-29 ca kl. 19.00

300 m S Bollnäs flygfält, X län

Allmän flygträning

Svag östlig vind, CAVOK

Besättning: 1 Passagerare: 1

Föraren allvarigt skadad, passageraren lind-

rigt skadad

Betydande

45 år, A

1040 timmar, varav på typen

2 timmar

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1991:51

Rapporten avsåg till luftfartsverket 1991-11-13
Ärende L-06/91

Luftfartyg, registrering och typ

Tidpunkt för händelsen

Plats

Typ av flygning

Väder

Antal ombord

Personskador

Skador på luftfartyget

Förarens ålder, certifikat

Förarens flygtid

SE-GSE, Rockwell Commander 112B

1991-02-11 kl 1710

Luleå/Kallax flygplats, BD län

Överföring

CAVOK, mörker

Besättning: 1 Passagerare: 0

Ingår

Betydande

30 år, A + nrörker

Ca 193 timmar, varav på typen

41 timmar

Haveriet orsakades av att föraren efter motorstopp tvingades nödlanda i blockterräng. Motorstoppet orsakades av bränslebrist under flygningen. Föraren kontrollerade inte flygplanets bränslemängd före flygningen.

Flygplanet skadades vid buklandning som berodde på att föraren p g a stress inte lyckades följa ut landstället. Stressen föranledes av rökutveckling i flygplanets kabin. Röken härrörde från läckande olja som uppvärms vid kontakt med heta motorkomponenter. Läckaget berodde på att propelleraxeltätningens tätning lossnat. Att så skett har med stor sannolikhet samband med att flygplanet varit uppställt utomhus under fem dygn i sträng kyla och att varken flygplanet eller motorn hade förvärmits före flygningen. Tätningen har därvid lossnat vid starten p g a tryckökning i vevhuset vars urluftningsöppning kan antas ha varit igensatt av is.

Postadress

Box 12538

102 29 STOCKHOLM

Besöksadress

Vastebroplan

Telefon (växel)

08 - 737 58 40

Telex

12841 HAVKOM S

Information från

STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)

RAPPORT C 1991:53

SHK-ärendet L-70/91

Rapporten avsåg till luftfartsverket 1991-11-20

Luftfartyget; registrering och typ

Typ av flygning

Tidpunkt för händelsen

Plats

Väder

SE-IMJ, Socata TB 10

Kontrollflygning

1991-07-27 ca kl 12.10

Visby flygplats, i lään

Vind 270°/10 knop, temp/dp 19°C/16°C,

CAVOK, QNH 1016 Hpa

Besättning: 1 Passagerare: 1

Inga

Begränsade

Inga

51 år, A

592

Antal ombord

Personskador

Skador på luftfartyget

Övriga skador

Förarens ålder, certifikat

Förarens totala flygtid

RAPPORT C 1991:57

SHK-ärendet L-26/91

Rapporten avsåg till luftfartsverket 1991-12-10

Luftfartyg; registrering och typ

Tid

Plats

Typ av flygning

Väder

SE-CKB, Piper PA-18A-150

1991-05-09 kl 1610

Besprutningsstråk vid sjön Sångan, Dala Floda,

W lään (pos 6035N 1445E)

Privat

Eni föraren: Vind 160-170°/1-2 knop, CAVOK, temp

+11°C

SMHI: Mockfjärd kl 14 vind syd/10 knop, kl 17 vind

västlig/10 knop

Besättning: 1 Passagerare: 0

Inga

Omfattande

Inga

52 år, A och S

805 timmar, varav på typen 156 timmar,

senaste 90 dagar 0,8 timmar

Föraren hade tillsammans med en flygtekniker utfört en kontrollflygning efter 50-timmars-tillsyn. Vid utrullning och motoravdrag efter landningen stannade motorn. Efter ett misslyckat försök att återstarta motorn upptäckte föraren att rök strömmade ur friskluftintaget. Föraren beordrade passageraren att evakuera flygplanet. Passageraren konstaterade att brand uppstått i motorutrymmet och under flygplanet. Efter att ha meddelat Visbytorner om situationen samt stängt av bränslekran, huvudström och friskluftspjäll lämnade även föraren flygplanet. Elden släcktes av föraren med hjälp av flygplanetns egen brandsläckare. När flygplatsens brandkår kom fram till platsen konstaterades att branden var helt släckt.

SHK:s utlåtande

Motorbranden uppstod genom antändning av överflödande bränsle från motorns för-gasare. Bränsleläckaget orsakades av att en av förgasarens två flottorer var fylld med bränsle varvid bränsleliljeförselein till flottorhuset inte stängdes när detta blev fullt. Bränsle kunde därmed flöda ur förgasaren genom dess ventilationshål. Flottörerna som består av två sammanlödda mässingshalvor är sammankopplade genom en gemensam mässings-bygel. Genom en ca 15 mm lång spricka i lödsörmen på en av flottörerna hade bränsle trängt in och delvis fyllt denna. Flottörernas gemensamma flytformåga blev därmed så reducerad att förgasariäckaget uppstod.

Föraren utförde en normal landning och sättning i nord/sydlig riktning på ett i skogen utihugget 500 m långt besprutningsstråk med hårdgjord grusbana. Stråket ligger på norra stranden av en ca tre km lång sjö. Föraren bedömde att landningen skedde i svag medvind med ledning av krusningen på vattenytan. I slutet av utrullningen, med spaken i magen och under infällning av klaffarna, fick föraren problem med kurshållningen. Efter ett par kraftiga girar lämnade flygplanet det nio meter breda stråket, varvid den högra vingen kolliderade med ett träd.

Föraren har uppgett att det lösa gruset på den hårda ytan kan ha bidragit till svårigheterna att hålla kursen. Vidare har han uppgett att flygplanet inte reagerade normalt på korrigeringarna som han försökte göra med fulla sidoroderutslag. Han ansåg sig därför tvingad att använda hjulbromsarna.

Vid den tekniska undersökningen visade det sig att sporrställets medbringare hade något nedsatt spänning.

SHK:s utlåtande

Haveriet orsakades sannolikt av att föraren inte kunde hålla kursen under utrullningen på grund av medvinden som momentant kan ha varit starkare än föraren bedömde den till.

Bidragande faktorer har varit den nedsatta spänningen i sporrställets medbringare som försämrade föraren att hålla kursen med hjälp av sidoröret/sporrhjuliet samt förarens nedsatta flygtid.

RAPPORT C 1991:52
SHK-ärendet L-112/91

Rapporten avsänd till luftfartsverket 1991-11-19

Luftfartyg: registrering och typ

Tid SE-AMI, DH 82 Tiger Moth
1991-09-16 ca kl 1130
Plats Barkarby flygplats, AB län (pos 5925N 1753E)
Typ av flygning Allmän flygträning
Väder CAVOK
Antal ombord Besättning: 1 Passagerare: 0
Personskador Inga
Skador på luftfartyget Betydande
Övriga skador Inga
Förarens ålder, certifikat 54 år, A-certifikat
Förarens totala flygtid 640 timmar, varav på typen 141 timmar

Föraren hade landat på Barkarby ungetår kl 11.00 och skulle starta igen efter en halvtimme. Eftersom flygplanstypen, Tiger Moth, saknar startmotor måste motorn startas genom att rycka runt propellern för hand. Under förberedelserna härför stördes förarens koncentration av att flera intresserade personer uppehöll sig vid flygplanet och ställde en del frågor till honom.

Motorn var varm. Föraren gjorde därför först "kypé back" dvs förde fram gasreglaget helt och drog runt propellern några varv baklänges. Därefter förde han tillbaka gasen utan att se på reglaget (sittbrunnsluckan var inte nedfäld) till vad han trodde var startläge. Därefter ställde han sig mellan propellern och vänster undervinges framkant, slog till impulsmagneten och ryckte runt propellern. Gasreglaget stod emellertid ungetår mitt emellan tomgång och fullgas och eftersom inga bromsklossar fanns framför hjulen kom flygplanet i rullning så fort motorn gick igång. Rodren var olåsta.

Föraren ramlade omkull och det obemannade flygplanet rullade ca 15 m, gjorde ground-loop vid gräskanten intill en taxibana och stannade sedan propellern gått i marken.

SHK:s utlåtande

Bristande förberedelser före motorstart medförde att flygplanet kom i rörelse utan att vara bemannat. Betydande skador uppstod på planet i samband med ground-loop och när propellern gick i marken.

Förarens koncentration på förberedelserna före motorstart stördes vilket sannolikt bidragit till haveriet.

Haveriet hade troligen undvikits om bromsklossar använts och spaken låsts i tillbakafört läge med fastbindningsremmarna före motorstart.

RAPPORT C 1991:56

SHK-ärendet L-68/91

Rapporten avsänd till luftfartsverket 1991-12-09

Luftfartyg: registrering och typ

Tid SE-UFJ, Rolladen Schneider LS6b
1991-07-24 kl 17.45
Plats Norbergstomt Hällbo, ca 11 km SV
Kilafors, X län (pos 6110N 1622E)
Typ av flygning Allmän flygträning, sträckflygning
Väder Vind 090°/5-10 knop (sjöbris), sikt > 50 km, 1-2/8 cumulusmoln med bas 1800-2200 m, QNH 1013 hPa
Antal ombord Besättning: 1 Passagerare: 0
Personskador Inga
Skador på luftfartyget Betydande
Övriga skador Inga
Förarens ålder, certifikat 38 år, S
Förarens totala flygtid 486 timmar varav på typen > 100 timmar

Föraren startade från Långtora kl 12.00 för att flyga en 500 km lång sträcka via Hällefors och Kilafors tillbaka till Långtora. Termiken började försämrans när han flög på den sista delsträckan. På ca 500 meters höjd bestämde han sig för att utelanda på ett ca 300 m långt fält. Efter två 90-graderssvängar i landningsvarvet kom han ner för lågt vid ingång i motvind på finalen och minuslandade på en havreåker ca 20 m hitom det avsedda fältet. Höger vinget tog i grödan och segelflygplanet passerade efter en 90 graders ground-loop sidledes över ett dike och stannade på en väg intill det avsedda landningsfältet. Planet fick betydande skador när nosen och landstället slog i vägbanken. Föraren undkom oskadd.

Föraren har uppgett att han i efterhand inser att sjöbris var starkare än han trodde.

SHK:s utlåtande

Haveriet berodde på att föraren kom ned på för låg höjd på finalen med minuslandning som följd samt på att markförhållandena var olämpliga där minuslandningen kom att ske.

En bidragande faktor kan ha varit att förarens koncentrations- och bedömningsförmåga var nedsatt p g trothet efter den nästan sex timmar långa flygningen.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Kallelse till LINKÖPINGS FLYGKLUBBS årsmöte den 27 mars 1992 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 för 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 kommit styrelsen till handa senast 8 dagar före årsmötet.
8. Val av klubbstyrelse m m 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, bl a flygplanparkens utveckling.
12. Mötet avslutas.

Efter mötet finns möjlighet att, till självkostnadspris, köpa öl och smörgås. Eventuellt kommer det att bli någon form av underhållning.

NÄSTA MANUSSTOPP

Manusstopp för KONTAKTEN nr 2 1992 är lördagen den 4 april klockan 17.00.

VÄSSA PENNAN!