

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR



Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2000



Fullsatt Flygets Hus på Linköpings Flygträff! (Sid. 9)

OBS!

Kallelse till årsmötet 22/3 kl.
19:00 i Flygets Hus (Sid. 6)



Planeringen inför
sommarens
klubbutflykter fortsätter! (sid. 9)

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
Stationstjänsten meddelar . .	4
LuFF-spalten	4
Nya certreglerna	5
Silverräven	5
Notiser och meddelanden . . .	6-7
Don't fly with this guy	7

GPS-status	8
Flygets År	8
Linköpings Flygträff	9
Sommarens klubbutflykter	9
Historien bakom Decathlon	10-11
Aktuella landningstävlingresultat	11

...och lite till!

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Håkan Börjesson

Redaktör & Layout

Anders Wallerman

Milds gata 14

586 63 Linköping

Bost: 013-29 74 39

Arb: 013-18 43 13

Mob: 070-792 19 87

anders.wallerman@telia.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 2): 1/4

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 00

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider

Skol- och flygchef

Vard. 08.00 – 09.00

Expedition

Vard. 08.00 – 17.00

Bokning

Vard. 08.00 – 17.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkets inbrott

Kontakten nummer 1 2000

Dags för första Kontakten i det nya årtusendet. Jo, jag vet att det är lite tjugigt att skriva så, alla andra gör ju det också, men det känns ändå speciellt för mig som redaktör att få förtroendet att ta Kontakten in i 2000-talet. Det är också första numret i Flygets År, något som kommer att påverka flygvärlden i Linköping. Eftersom klubben är en central punkt i stadens flygvärld kommer det även att hända en del i klubben. Jag avser givetvis att bevaka detta och skriva om det i Kontakten, men jag önskar även att fler bidrar!

I förra numret av Kontakten missade jag tyvärr ett av de viktigaste inslagen - kassörens text om inbetalning av årets medlemsavgifter. Det fick bli ett separat blad om detta, hoppas att det fungerat ändå. Dessutom blev bilden på tomten på sidan 2 full med bubblor vid tryckningen av någon anledning, och Söderköpings Brunnns annons blev otydlig. Det är lika svårt att göra ett perfekt exemplar av Kontakten som att få alla rätt på tipset... Däremot blir bilderna hyfsat bra nu, jag har nog lärt mig hur de skall göras.

Missa inte kallelsen till årsmötet på sidan 6!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör



Hemsidesnytt

Klubbens e-postlista får allt fler medlemmar, nu är vi c:a 50 stycken. Som vanligt försöker jag skicka ut påminnelser om aktiviteter, men i och med att vi nu blivit så många bör listan även kunna fungera bra som diskussionsforum. Vem som helst kan skicka ett e-brev till listan genom att skicka till infolist@lfk.se, varvid brevet automatiskt sprids till alla list-medlemmar. Gör gärna det om du vill påminna om evenemang, ställa frågor m.m! Inled dock gärna brevet med t.ex. "Till klubbens e-postlista" så att alla ser att det är till listan. Vill du anmäla dig till listan använder du formuläret på klubbens hemsidor. Adressen dit är såklart www.lfk.se.

Anders W

Vindstyrketabell

I vinterns alla stormar kan följande tabell vara bra att ha.
Om inget annat för att översätta militära prognosers km/h
till knop om man inte orkar multiplicera...

Benämning	Beaufort	m/s	knop	km/h
Stiltje	0	0-0,2	<1	<1
Bris	1	0,3-1,5	1-3	1-5
	2	1,6-3,3	4-6	6-11
	3	3,5-5,4	7-10	12-19
	4	5,5-7,9	11-16	20-28
	5	8,0-10,7	17-21	29-38
Kuling	6	10,8-13,8	22-27	39-49
	7	13,9-17,1	28-33	50-61
	8-9	17,2-24,4	34-47	62-88
Storm	10-11	24,5-32,6	48-63	89-117
Orkan	12-	32,7->	64->	118->



Ordförandens spalt



I skrivande stund så har vi kommit in en vecka i februari. Dygnet börjar få mer ljusa timmar och man tänker mer och mer på vårens flygningar. 1999 var ett bra år med nästan 3600 flygtimmar jämfört med budget 3200 timmar. Året har inletts med bra flygväder och vi får hoppas att trenden håller i sig så det blir många tillfällen till reseflyg och andra trevliga saker. Ibland kan man tycka att vi är alldeles för fixerade vid flygning till varje pris och glömmer den sociala biten i klubben. Det ena förtar dock inte

det andra och jag tycker att vi har en aktiv klubb med många arrangemang t.ex. klubbaftnar, tävlingsflyg, reseflyg, öppet hus etc. På första planeringskvällen för årets reseflyg var dock intresset lågt. Antal deltagare kunde nästan räknas in på ena handens fingrar. Det kommer naturligtvis fler vid nästa tillfälle men med tanke på att vi är fler medlemmar än någonsin så borde det vara fler. Det är kanske så att många vill utnyttja klubben för den rena flygningen och inte har behov av den sociala gemenskapen. Det är naturligtvis acceptabelt och upp till den enskilde men ni som tycker att det borde vara mera eller andra arrangemang, engagera er och kom gärna med era synpunkter.

När det gäller klubbens följetong - vår nya Super Decathlon - så ser det ut och bli en långlivad historia. Vår leverantör Scandavia nekar som vi ser det att fullfölja sitt åtagande och leverera ett oskadat flygplan enligt överenskomna villkor. Klubben har hela tiden tagit hjälp av ett juridiskt ombud. Under december var vi tvungna att lämna in en stämningsansökan till Stockholms Tingsrätt. Datum för förberedande förhandling är den 23 februari. Det är naturligtvis en både tråkig och kostsam historia men det finns inget alternativ i dagsläget.

Det glädjande är att styrelsen beslöt vid ett extra styrelsemöte den 2 februari att reparera flygplanet hos tillverkaren American Champion Aircraft i USA. Vi kommer att göra det för egna pengar med hopp om att rättvisan har sin gång och vi får åter våra pengar för reparation och juridisk hjälp när dom fallit i målet. Detta kan ta ända till i höst. Vi beräknar i och med detta att få igång flygplanet så vi kan utnyttja det under större delen av säsongen. Vi återkommer med exaktare tidpunkt när vi fått mer information från tillverkaren.

Som ni säkert läst i tidningarna så har Linköpings kommun startat en snabbutredning om flygplatsernas utnyttjande i Linköping. Vi planerar att uppvakta kommunstyrelsen i början av februari så att klubbens önskemål kommer med i utredningen.

Vid årets första ordinarie styrelsemöte tillsattes en flygplanskommitté och en personalkommitté. Flygplanskommittén skall dels göra en kortsiktig insats och se över vilka akuta åtgärder som måste vidtas när det gäller flygplanens skick såväl invändigt som utvändigt och bedöma dess kostnad. Klubbens flygplansflotta är i gott tekniskt skick men det behövs en allmän uppfräschning. Det andra uppgiften är långsiktig och gäller att undersöka när framförallt vår "basflotta" måste bytas ur teknisk och ekonomisk synvinkel. Även förslag till eventuell komplettering av övriga flygplan skall tas fram. Sammanställande är Per Persson.

När det gäller personalkommittén så skall den se över klubbens personalpolitiska strategier. Olov Backarp är sammankallande.

Vi har också ett annat personälärende. Ragnhild har tyvärr beslutat att lämna klubben för en heltidstjänstgöring. Vi tackar Ragnhild och önskar henne lycka till i framtiden. Tack för allt du gjort för klubben! Samtidigt så önskar vi Ragnhilds ersättare Carina Klefborg välkommen!

Vi ses på klubben!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Det nya årtusendet har börjat bra. Under januari flög vi 250 timmar vilket är dubbelt mot normalt. Frånvaron av dimma och närvaron av tre flyglärare bidrog till detta resultat. När vi gjorde en lista till LFK över pågående elever inför de nya cert-reglerna, visade det sig att vi hade ca 50 A-elever och 10 IFR-elever under utbildning. Inte dåligt.

En nyhet från 1 januari 2000 är att det krävs höjdrapporterande transponder för flygning i TMA. Vi saknar f n höjdrapportering i KEG och IFX. Tills detta hunnit ordnas,

bör du ringa ÖKC i förväg för eventuell dispens om du behöver flyga över 1500 fot. Anledningen till det nya kravet är att de stora flygplanens kollisionsvarningssystem ska kunna "upptäcka" oss. I kontrollzon räcker det med transponder mod A. Den ska dock alltid vara påslagen på 7000 om du inte får annan kod av flygledaren. Utanför kontrollerat luftrum krävs transponder endast vid IFR-flygning över 5000 fot.

En annan sak som vi informerat om tidigare är att man numera kan få "klart landa" eller "klart starta" på första halvan eller andra

halvan av bana 11 eller 29 på Saab, detta för att vi inte ska bli stående om det förekommer arbeten i någon av banändorna. Kom då ihåg att om du får "klart landa" på andra halvan av banan, så ska det vara NORMAL PLANÉVINKEL till den inflyttade tröskeln. Du får alltså INTE flyga lågt över första halvan för att sedan landa på andra halvan.

Vi har hittills varit förskonade från allvarigare bullerstörningsproblem. Dock har man ringt från Bökestad gård nära banändan 29 och hävdar att vi oftare än förr flyger lågt över gården vid start 11 eller landning 29. Ta gärna ut varvet för en ordentlig final till 29 så är det inga problem. Och vid start 11 kanske man kan vänta med vänstersväng tills efter banslutet.

Anders Andersson gratuleras till A-cert, Jan Pettersson (Norge) till IFR-bevis och Tommy Lindström till biträdande flygläroarbevis. Tommy kommer att göra sin praktik vid LFK (välkommen!) och kompletterar därmed Jörgen och Jonna som flyglärare VFR. Alla tre har tidigare varit flyglärare i USA, både VFR och IFR.

Till sist: Trots det stora relevantalet, är det naturligtvis av största vikt att även nästa A-kurs blir välfylld. Kursen beräknas starta den 16 mars. Vi som redan kan flyga borde väl vara bra på att värva nya flyglärare, eller hur?

Sture B

Stationstjänsten meddelar

Kära medlemmar,

Några månader har rullat med den nya tankpumpen. Inledningsvis var det lite trassel med slanginrullningen men nu verkar det fungera fint...peppar, peppar....

Tankpumpen har nu begåvats med ett rejält påkörningsskydd, markerat gul/ svart, framför allt mot snöröjning inom området.

Vi har erhållit en uppfräschning av brandutrustning i hangarer samt även ute på plattan runt och vid tankskåpet. En ny lyktstolpe, vid tankpumpen, hyser en plasthållare för en brandsläckare. På väggen mot mekverkstaden sitter ytterligare en släckare samt en brandfilt. Som ren information kan det nämnas att från nyår är det Saab AB som hjälper oss med att hålla rätt på brandutrustningen.

När det gäller den nya hangaren (närmast klubbstugan) så har det satts upp belysning samt uttag för motorvärmare. Det som nu saknas är en hangarport. Detta arbete pågår i skrivande stund med begäran om offert. Funderingarna cirklar runt en typ av hangarport som LSKF använder sig av ute på Malmslätt. Porten kan liknas vid ett kraftigt myggnät som fyller funktionen att motverka snö/ regn och blåst in i hangaren.

Ber att få påminna om följande när det gäller DRÄNERING:

- SAAB AB, avdelning SLD, dränerar anläggningen måndag till fredag. Under helgerna är det Jouransvarigs uppgift!! Hur man utför dränering ser ni dels i instruktionen i Jourpärmen och dels på väggen i klubbstugan (ovanför nyckelskåpet) och även i tankloggparmen i "postlådan" på tankskåpet.
- Ovanstående betyder att även cisternerna ska dräneras DAGLIGEN!!
- Tag för vana att kolla i tankloggen när anläggningen senast dränerades. Om detta inte är utfört måste det göras av er innan ni ska tanka. **Signera därefter i loggen att ni dränerat cisternerna och även bränslefiltret.**

Varför är det så petigt just nu då - kanske ni undrar. Egentligen är det ingen skillnad mot tidigare - kravbilden är densamma. Vi (LFK/ SAAB AB) måste kunna visa att dränering på tankanläggningen är utförd enligt instruktion. Sviktat vi på denna punkt kan vi bli av med tillståndet att få inneha 100LL.

Har ni synpunkter på oegentligheter som ni önskar belysa avseende byggnader eller tankanläggning på flygklubben, kontakta mig på telefon 013/ 31 49 13.

Vi syns och hörs i lufthavet.



Mvh Peter, stationstjänsten.



Det nya flygärtusendet fick en rejäl kick-off i och med flygträffen Lift (Linköpings flygträff), som ägde rum fredagen den 28 januari. Drygt 60 personer gästade Flygets Hus denna kväll och vi hade det riktigt trevligt tillsammans. Det var väldigt intressant och roligt att kunna träffas under lite andra former, framför allt den här delen på året då det inte befinner sig så många flygare nere på klubbarna. Många flygintresserade studenter dök också upp under kvällen och de fick svar på många frågor tack vare fyra mycket intressanta presentationer som hölls av representanter från de olika flygklubbarna. Sture Bjelkåker och Mats Warstedt gjorde en lockande presentation av vår flygklubb LFK. Läs mer om Lift längre fram i detta nummer av Kontakten.

Tanken är att LuFF ska ordna fler liknande aktiviteter tillsammans med flygklubben/flygklubbarna, då vi upplevde detta som mycket positivt. Ett nära samarbete med LFK kommer att eftersträvas i allra största grad vill jag lova.

De flesta av oss privatflygare har väl lågsång nu då det gäller flygandet och det gäller även oss i LuFF. Men jag kan lova att vi planerar, funderar och drömmer inför den kommande och efterlängttade våren! Vi kommer som vanligt att arrangera resor, prova-på-dagar, studiebesök och andra skojiga flygaktiviteter. Som jag berättat i en tidigare LuFF-spalt planerar vi även att genomföra ett studiebesök nere på trafikledarhögskolan (SATSA) i Malmö ute på Sturupfältet. Där kommer vi bland annat få lyssna på intressanta föreläsningar, få en rundvandring i skolan och i trafikledningscentralen och självklart också ett besök upp i flygledartornet. Detta är någonting som skulle kunna genomföras tillsammans med LFKarna. Ett perfekt sätt för alla som vill ta sig ur "vinteridet" och prova vingarna igen! Mer information om detta kommer att finnas på LuFFs hemsida och på anslagstavlan nere på flygklubben. Adressen dit hittar ni i slutet av denna spalt.

Som sagt, håll ögonen öppna för i LuFF är det alltid något spännande på gång och du som LFKare har möjlighet att delta i många av de aktiviteter som vi ordnar. Jag kan meddela att det är mycket uppskattat att ha "flygande" deltagare vid våra evenemang då många av våra medlemmar har många frågor om flyg.

Nu är det bara att hoppas på en fin flygvår och en härlig flygsommar år 2000.

Vi ses på flygklubben!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

E-post: ordf@luff.studorg.liu.se

LuFFs hemsida: <http://www.studorg.liu.se/luff/>

Telefon: 013 - 12 47 12

Nya certreglerna

Tyvärr har det inte kommit några entydiga övergångsregler. Även om man inte tar ut något JAR-cert, ska ALLA förnyelser efter 1 januari 2000 ske enligt JAR-FCL.

Enligt LFK officiella tolkning ska alla göra sin första förnyelse enligt JAR-FCL senast på dagen 2 år (för IFR-bevis 1 år) efter senaste PFT i gamla systemet, TROTS ATT DEN GAMLA BEHÖRIGHETEN DÅ OFTA INTE HUNNIT GÅ UT! På grund av det oklara informationsläget säger man på LFK att det blir "väl villig behandling" av dispenser om man missar detta första förnyelsedatum enligt JAR-FCL. Egentligen ska det vara flygprov om man missar förnyelsen. För IFR-bevis däremot, kan man "återuppväcka" behörigheten med en PC (Proficiency Check) om den gått ut.

Om du flugit 12 tim den sista 12-månadersperioden före förnyelsen av din klassbehörighet räcker det med 1 tim flygträning med flyglärare, annars ska du göra en PC. På LFK är Jörgen och jag f n behöriga att genomföra PC. Även om du inte behöver göra PC ska du vända dig till Jörgen eller mig för att få din klassbehörighet förnyad. Du får då en behörighetsbilaga till ditt cert.

Klassbehörigheten gäller i 2 år, detta gäller oavsett om man har PPL (A-cert) eller CPL (B-cert). Det gamla flygtidskravet 70 tim per år för B-cert är borta.

Skicka papper till LFK gör man bara om själva certifikatet går ut. I det läget ska man skaffa ett "medicinskt intyg" (Medical) från flygläkare. Så i fortsättningen är det tre papper att hålla reda på:

Certifikat, Behörighetsbilaga och Medicinskt intyg. Alla dessa kan ha olika giltighetstid, så det gäller att hålla koll.

Sture B

Silverräven

Börje hette en något grånad silvervinge tillika flyglärare och jordbrukspilot på den anrika flygplatsen intill Sveriges tråkigaste stad. Den f.d. FV-flygläraren var lite av en sörmling, och jobbade bara när arbetsledningen började bli påstridig eller när han själv ville, det senare inträffade inte särskilt frekvent.

Börje svingade ofta och gärna sin bågare, bekvämt obekymrad om tid på dagen och dag i veckan, och så var han sportbilsfantast, det ena lika gott som det andra, menade han!

Under min grundläggande utbildning till trafikflygare av tredje klass, vilket skedde vid flygskolan AB Carl Engströms Växtskydd i Eslöv, skulle vi en lördag förmiddag genomföra utelandningar på olika åkrar i plattlandet Skåne. I närheten av Skurup på slätten och mot sydkusten tyckte sig läraren känna igen en viss gård med ett långsträckt fält på solsidan av en maktigt ladugård.

- Landa därnere, kommenderade Börje! Vi parkerade vår tvåsitsiga Piper Super Cub PA18 alldeles intill grislängan och gick in på gårdsplanen. Bonden träffades ute vid gödselstaden, där han betraktade en praktfull tupp, vilken med varierande framgång jagade skyldiga och oskyldiga hönor. När han fick se oss gjorde han scouthälsning med två fingrar till Vegamössan. Jo, lantbrukaren och Börje var gamla bekanta, ville vi ha kaffe?

Klockan började närma sig elva och solen stod på, så det skulle kanske smaka gott? Vi gick in i mangårdsbyggnaden. Efter en stund av samtal om gamla minnen startade Börje och bonden med att dricka skånsk kaffegök, d.v.s. en blandning där man lade en tioöring i en tekopp, slog på kaffe så att myntet inte syntes och därefter renat brännvin så att pengarna åter syntes klart!

Efter några timmars idog verksamhet fick eleven med bistånd av bonden baxa in läraren längst bak i Super Cuben, binda fast honom både uppe och nere, starta från stubbåkern med gödselbassängen och sätta kurs mot hemmafältet, kanske 20-25 minuters flygning norrut.

Året var 1960 och tiden försommar!

Ulf Wiberg



Sommaren 1999 slutade jag flyga linjefart hos Air Express, efter mer än 26000 timmar i luften, 107 olika flygplantyper inklusive segel-, helikopter och luftskepp, och besök i 120 av världens länder. Jag deklarerade öppet att mitt favoritland var Kina och det bästa plan jag flugit var Saab 340! Men, vad kunde då tänkas vara det bestående i ett nästan 50-årigt yrkesliv? Jo, alla fantastiska människor jag fått hålla i handen, fått betrakta, fått lyssna till, fått minnas! Jag har därför i mina "memoarer" nästan uteslutande hållit mig till beskrivning av möten med människor inom och utom flygbranschen. Det började med Flygvapnet 1950 och slutar nu med Air Express år 2000...

Notiser och meddelanden



Kallelse till årsmöte



Kallelse till Linköpings Flygklubbs årsmöte onsdag den 22 mars 2000 klockan 19:00 i Flygets Hus.

Förslag till dagordning:

1. Mötet öppnas.
2. Fråga om mötet utlyst i laga ordning.
3. Godkännande av dagordning
4. Val av ordförande till mötet.
5. Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera dagens protokoll.
6. Föredragning av klubbstyrelsens årsberättelse.
7. Redovisning av klubbens räkenskaper.
8. Revisorernas berättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för klubbstyrelsen.
10. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
11. Val av klubbstyrelse m.m. enligt följande:
 - ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorsuppleanter
 - valberedning
12. Val av representant till KSAK:s årsstämma.
13. Övriga frågor.
14. Mötet avslutas.

Efter mötet serveras öl och smörgås till självkostnadspris.

I samband med att förtäringen intas kommer prisutdelning för 1999 års tävlingar att ske.

På gång i LFK

Nattugglan 2 21 feb.

Reseflygmöte 23 feb.

Nattugglan 3 6 mars

Årsmöte 22 mars

Gripen 1 25 april

KM 6 maj

Gripen 2 8 maj

Safaritävlingen 20 maj

Gripen 3 29 maj

Gripen 4 13 juni

Vårfest 16 juni

Senaste utgåvan av på gång-listan finns alltid bland klubbens hemsidor!

Utbildningspaket om JAR/FCL1

NAFK har en PowerPoint-presentation med det mesta om JAR/FCL1 i på sin hemsida. Den finns på:

<http://www.ksak.se/klubbar/NorrkopingsAFK/index.html>

Lennart Carlsson 80 år

Lennart Carlsson har under lång tid varit med i klubbens styrelse och den tekniska tjänsten och gjort mycket för klubben. Lennart fyllde nyligen 80 år.

Grattis Lennart!

Ny kassör sökes

Efter lång och god tjänst som kassör i klubben kommer Jan Klefborg tyvärr att lämna denna post. Detta innebär att en ny kassör sökes inför årsmötet.

Är du kunnig inom ekonomi och bokföring och är intresserad av denna ansvarsfulla post, kontakta valberedningen genom Leif Andersson, 013-39 64 44, eller genom någon i styrelsen.

Valberedningen

Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Swante Welander 40 år 19 feb.

Christer Svensson 40 år 23 feb.

Lage Lönn 70 år 19 mars

Landningstävlingarna 1999

Linköpings Flygklubbs båda landningstävlingar "Gripen" och "Nattugglan" som vardera omfattar 6 deltävlingar har genomförts under 1999. De 3 bästa resultaten:

"Gripen" slutsegrare: Lars Östling 26 poäng
2) Seve Barth 22 poäng
3) Mats Modorato 20 poäng

16 deltagare

"Nattugglan" slutsegrare: Göte Agenhed 30 poäng
2) Mats Warstedt 30 poäng
3) Seve Barth 18 poäng

9 deltagare

Linköpingsmästerskapet i landning

Linköpingsmästare 1999: Göte Agenhed

2) Lars Östling
3) Seve Barth

Seve Barth, tävlingsledare

Tjejträff på flygklubben 23 mars

Olov Backarp och Fred Lundqvist håller på att planera en tjejträff på flygklubben som ett led i marknadsföringen av klubben.

Avsikten är att väcka intresset för flygklubben och flygning i allmänhet hos tjejer genom att presentera klubbens verksamhet m.m. på en kväll endast för tjejer.

Bland annat har Sveriges enda kvinnliga stridspilot bjudit in för att berätta om flygning.

Olov och Fred har bjudit in deltagare från flera organisationer och kommer även att annonsera. Träffen kan även ses som ett led i klubbens *Flygets År*-verksamhet. Träffen kommer att genomföras den 23 mars i anslutning till nästa A-kursstart.

Don't fly with this guy

by: [lurker56](#) 1/16/00 12:33 am
Msg: 83820 of 83836 AIRCRAFT: CESSNA 172
PILOT: 30 YRS OLD, CFI, IR
FATALITIES: None
DAMAGE: Substantial
DATE OF ACCIDENT: July 10 1982

WITNESS: Line attendant at *** airport

Pilot came to airport at 9 AM 10 Jul 1982. Line boy reports padlock on his hangar door was so rusted he had to break it off with a 10# ball-peen hammer.

Also had to inflate all 3 tires and scrap pigeon droppings off wind-screen. After several attempts to drain fuel strainers-pilot finally got what looked like fuel out of the wings sumps. Couldn't get the oil dipstick out of the engine but said it was okay last time he looked.

Engine started okay-ran rough for about * minute. Then died. Then battery would not turn prop. Used battery cart and although starter was smoking real good, it finally started and the prop wash blew the smoke away.

Line boy offered to fuel airplane up but pilot said he was late for an appointment at a nearby airport. Said it wasn't far. Taxied about half way out to active runway and the engine stopped. Pushed it back to the fuel pumps and bought 3 gallons for the left wing tank. Started it again. This time, he was almost out to the runway when it quit again. Put a little rock under nose wheel; hand propped it; and was seen still trying to climb in the airplane as it went across the runway. Finally got in it; blew out the right tire trying to stop before the cement plant.

When he taxied back in to have the tire changed, he also had the line boy hit the right wing with 3 gallons of gas. Witness, who saw the take-off, said the aircraft lined up and took off to the north. Takeoff looked fairly normal-nose came up about 300 ft down the runway. At midfield nose came down. Engine coughed twice-then cut power and applied the brakes which made both doors fly open and a big fat brown book fell out on the runway and released probably a million little white pages with diagrams on them. Looked like sort of a snow storm.

After several real loud runups at the end, he turned her around and took off in the other direction going south into the wind. Only this time he horsed her off at the end and pulled her up real steep like one of them jet fighter planes-to about 300 ft-then the engine quit! Did a sort of a slow turn back toward the airport-kind of like that Art School guy-and about 30 ft off the McDonald's cafe she started roaring again. He did sort of a high speed pass down the runway; put the flaps down to full and that sucker went up like he was going to do an Immelman!

The engine quit again and he turned right and I thought he was coming right through the front window of the F.B.O.; but he pulled her up-went through the TV antenna and the little rooster with the NSE&W things — over the building then bounced the main wheels off the roof of 3 different cars in the lot-a Porsche, a Mercedes and Dr. Brown's new El Dorado.

When he bounced off the El Dorado the engine roared to life and he got her flying. Came around toward the runway and set her down-once on the overrun, once on the runway and once in the grass beside the runway. He taxied into the ramp-shut her down-and ordered 3 more gallons of gas. Said it was for safety's sake.

Then he asked where the phone booth was as he had to call his student and tell him he was going to be a little bit late.

Hittat på nätet av Phil Raine

GPS-status i SE-KEN, -KMH och -KII

Uppdatering av databaserna

Någon uppdatering av databaserna med data från Jeppesen Airway Manual har inte gjorts sedan luftrumsförändringen ES98 trädde i kraft 981008. Detta beror på att det underlag ur Jeppesen Airway Manual som Allied Signal använder sig av för framställning av uppdateringsdisketterna fortfarande är ofullständigt (åtminstone betr. NDB-fyrar i Sverige) trots utlovad justering i mars -99. I dag kan Jeppesen inte uppge något nytt datum.

Trots denna ynkedom är det nog nu ändå idé att göra en uppdatering i en av Cadetterna till en början och stå ut med bristerna. Man slipper då t.ex. se inaktuella luftrumsbegränsningar då displayen visar moving map.

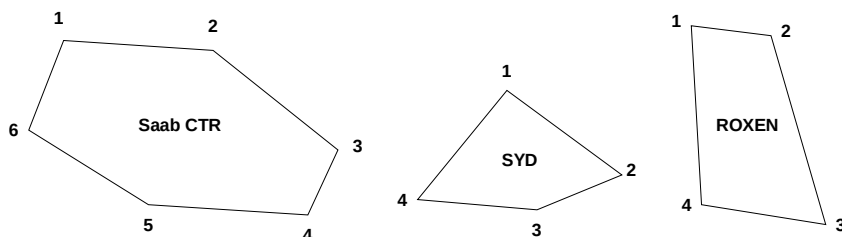
Våra lokala luftrum

Sektor SYD, sektor ROXEN och Saab CTR finns inte i databaserna. Denna brist har lösts genom att de lagrats som färdplaner, FPL7 för sektor SYD, FPL8 för sektor Roxen och FPL9 för Saab CTR då Malmen är stängd. Aktiveras någon av dessa FPL så framträder färdlinjerna på Moving Map och de sammanfaller med luftrummens begränsningslinjer. Flygplanets läge i förhållande till dessa kan då iakttagas, något som speciellt uppskattas vid skolflygningar. Radering av FPL7, 8 och 9 bör därför inte göras, såvida inte avsikten är att reta flyglärarna.

Orienteringspunkter

De i vår omgivning vanligast förekommande orienteringspunkterna, som inte finns i databaserna, har lagrats under SUP (supplementpunkter). För att undvika dubbellagringar bör den som vill föra in en orienteringspunkt först kontrollera i listorna nedan att den inte redan finns lagrad i SUP-registret. Originallistorna är arkiverade i GPS-mappen i nav-rummet i klubbhuset.

Pilot 589 EP



År 2000, Flygets År



Den 15 december år 1900 bildades Sveriges Aeronautiska Sällskap (SAS), som senare kom att ombildas till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). I och med detta firas år 2000 som 100-årsjubileum för KSAK, och det firas genom att göra år 2000 till ett Flygets År. Starten av Flygets År var 15/

12 förra året och det avslutas på 100-årsdagen 001215. Ambitionen med Flygets År är att göra allmänheten mer positiv till flyget.

Många aktiviteter kommer att genomföras runt om i landet under Flygets År. Bland annat kan nämnas VM i precisionsflyg som i år hålls i Sverige, närmare bestämt Västerås 30 juli - 6 augusti, samt FAI:s generalkonferens som hålls hos oss i Linköping 25-30 september. I samband med konferensen kommer det att bli stor fest.

Flygets År kommer framförallt att påverka klubben under FAI:s generalkonferens då vi skall visa upp oss och hjälpa till på olika vis. Hur år 2000 kommer att se ut är ännu inte bestämt. I övrigt har klubben ingen större Flygets År-verksamhet planerad ännu. Har du idéer, kontakta gärna styrelsen!

En komplett kalender över aktiviteter under Flygets År finns på www.ksak.se/2000.

Anders W.

Gemensamma nav-punkter i KII, KMH, KEN

Brytpunkt	SUP	Latitud N	Longitud E
SAAB CTR	SAAB 1	5831,50	1523,15
SAAB CTR	2	5830,00	1542,35
SAAB CTR	3	5823,13	1603,31
SAAB CTR	4	5817,39	1558,41
SAAB CTR	5	5819,68	1537,31
SAAB CTR	6	5825,73	1519,00
SEKT ROXEN	ROX 1	5843,83	1533,00
SEKT ROXEN	ROX 2	5843,25	1538,75
SEKT ROXEN	ROX 3	5831,41	1552,42
SEKT ROXEN	ROX 4	5832,00	1537,00
SEKTSYD	SYD 1	5816,25	1545,17
SEKT SYD	SYD 2	5810,50	1556,00
SEKT SYD	SYD 3	5807,50	1551,00
SEKT SYD	SYD 4	5807,75	1541,00
ÄLVESTAD	ALV	5826,92	1519,92
ÄMYNNINGEN	AMY	5826,72	1537,32
ENARN ESKN REP	ENARN	5841,70	1643,00
FINSFÅNG APT	FIN	5844,10	1536,40
SONSTORP			
GISTAD	GIS	5827,22	1550,82
Ö HARG	HARG	5829,15	1544,92
Ö HARG	HRG	5829,15	1544,92
HOLMLANDA	HOLM	5819,50	1443,00
TÄKERN			
HORNLANDA	HORN	5752,20	1550,50
KARLO ESSV REP	KARLO	5743,48	1812,96
KRYSET	KRY	5819,67	1537,42
LANDSJÖN ESGJ	LANDS	5751,50	1417,50
LJUNG	LJG	5831,50	1523,25
LOFTHAMMAR	LOFT	5754,00	1642,00
MELBY ESSP REP	MELBY	5831,80	1601,60
MELBY ESSP REP	MEY	5831,80	1601,60
MOTALA APT	MOT	5829,00	1506,00
SKÄRSTAD			
MALMSKOGEN	MSKOG	5827,00	1544,50
SAAB RWY 29 OL	OL	5822,75	1548,23
RENGEN	REG	5819,20	1541,58
SNAPVUDDEN	SNA	5830,67	1534,67
FINSFÅNG APT	SON	5844,10	1536,40
SONSTORP			
SAAB RWY 11 THR	THR 11	5824,60	1539,80
SAAB RWY 29 THR	THR 29	5824,16	1541,83
ÖSTG TMA-GRÄNS	ABAMA	5759,20	1534,18
KISA			
MALEXANDER	ELPAX	5805,73	1516,40
360 DEG 4 NM			
ESSV TMA GRÄNS	HANSA	5754,90	1748,62
VSB 309 DEG 23NM			
ÖSTG TMA-GRÄNS	MIKNA	5754,42	1555,32
HYCKLINGE			
ESGJ TMA GRÄNS	NEGAS	5802,20	1453,40
TRANÅS			
ESMQ TMA GRÄNS	NESLI	5713,16	1620,83
OSKARSH SV 4NM			
LINKÖPING SEKT-GRÄNS GUSUM	PELUP	5816,73	1628,67
ESOE TMA GRÄNS	SONIX	5845,92	1426,48
UNDEN			
ESSP CTR	TONSA	5836,55	1631,21
ON 70 DEG 5NM			

Linköpings flygträff 2000

LuFF anordnade Linköpings Flygträff (Lift) den 28 januari i Flygets Hus. Över 60 personer kom, vilket gjorde Flygets Hus fullsatt!

Flygträffen inleddes med ett föredrag av Alf Ingesson-Thor om flygsäkerhet, attityder m.m.

Därefter vidtog middagen, vilken gav goda tillfällen till spännande samtal. LuFF hade bjudit in medlemmar från Fallskärmsklubben, segelflygklubben såväl som LFK, samt även medlemmar i LuFF och bekanta. Detta gjorde deltagarna till en spännande blandning med flygintresset som gemensam faktor. Det blev även en god blandning av åldersgrupper, dock med en tonvikt mot yngre. Många flickor fanns bland deltagarna.



God mat serverades. Flygets Hus var fullsatt!

Efter middagen presenterade de tre klubbarna sig för deltagarna. Flera av de närvarande funderade på att lära sig flyga eller hoppa fallskärm, och presentationerna riktade sig givetvis främst mot dessa. LFK presenterades av Sture och Mats Warstedt vilka visade bilder och gav en gott intryck av flygklubben.

Efter presentationen blev det pub och allmänt flygprat. Det märktes att deltagarna trivdes eftersom de allra flesta stannade kvar till sent på kvällen.

Flygträffen har visat hur givande och intressant det är att klubbarna träffas sinsemellan med gemensamma aktiviteter och även att intresserade icke-klubbmedlemmar kan delta. Ett mycket bra initiativ från LuFF, och förhoppningsvis blir flygträffen en återkommande tradition. Dessutom blir det förhoppningsvis fler gemensamma aktiviteter med LuFF och de övriga flygande klubbarna.

Anders W.



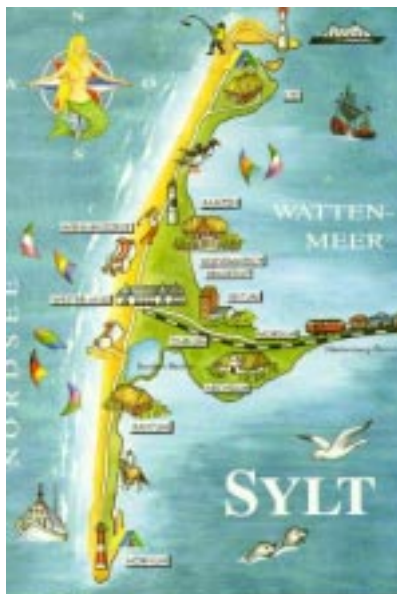
Alf Ingesson-Thor höll föredrag om flygsäkerhet

Johan Hammarström styrde upp programmet



Sture presenterade LFKs verksamhet

Sommarens klubbutflykter



Programmet för sommarens klubbutflykter börjar ta form. Stärkta av tidigare års succéer till bl a Rugen och Tallinn föreslås årets större utflykt gå till den nordtyska ön Sylt som ligger i Nordsjön nära gränsen till Danmark. Kolla in följande adresser för mer information om Sylt.

www.abc-sylt.de
www.westerland.de



Övriga utflyktsmål som diskuterats är Strömstad (27-28/5), Hemavan (vecka 28(29)), Oshkosh (26/7-1/8), Gotland/Fårö, Ölands 4 flygfält, Åland m.m. Kom till klubbhuset

onsdag den 23 februari kl 18:30

då vi fortsätter att planera sommarens klubbutflykter. Har du varit på, eller känner till, någon plats som kan passa som ett utflyktsmål? Tveka då inte att tipsa oss övriga om det.

Mats Modorato/reseflygkommittén

Historien bakom flygplansmodellen Decathlon

Här fortsätter artikelserien om de företag som utvecklat den kedja av flygplansmodeller som lett fram till dagens Decathlon. Utvecklingen följs med några stickprov på modeller i kedjan. I förra delen beskrevs början av historien i företaget Aeronca 1925 - 1951, och i denna del fortsätter den i Champion Aircraft Corp. 1954-1970.

Del 3: Champion Aircraft 1954-1970

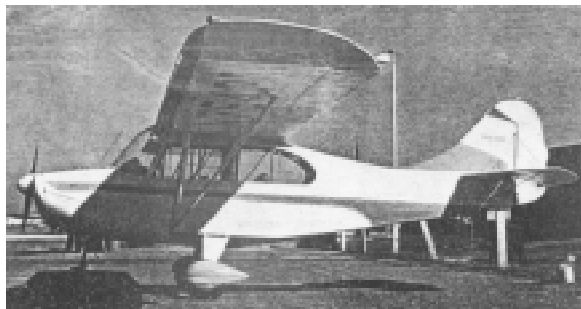
I mitten av 50-talet slutar Aeronca med flygplanstillverkning. Namnet ändras till Aeronca Manufacturing Corp, och företaget tillverkar i stället delar till bl.a. Boeing B-47 och B-52. Avsikten var att återgå till flygplansproduktion, man hade en prototyp till en 2-motorig 10-sitsig affärsmaskin planerad för flygning 1954 men den kom aldrig i produktion.

I juni 1954 sålde Aeronca rättigheterna till modell 7 Champion till Flyers Service, inc. som bildat företaget Champion Aircraft Corp. på Holmen Field, St Paul, Minnesota för att producera denna modell. Modellen är populär, 1946-51 producerade Aeronca över 10 000 exemplar av modell 7. Champion Aircraft skall även tillhandahålla reservdelar för existerande Aeronca-Champion-flygplan. Flyers Service har i många år innan sysslat med service, underhåll och reparationer av flygplan.

Produktionen av flygplan började sent 1954 och första planet, en 7EC Traveler lämnar fabriken 1955. Traveler kan fås med en deluxe-kabin och kallas då Traveler Deluxe. Eftersom modellen baseras på modell 7 från Aeronca är den tvåsitsig i tandem, och de flesta modeller som Champion kommer att tillverka är tvåsitsiga tandemplan.

1957 flögs 7FC Tri-Traveler, en Traveler med noshjul, och runt 1962 finns en rad modeller på programmet. Bl. a. 7GC Sky-Trac, liknar Traveler men med 3 sittplatser, 7HC DX'er som är en Sky-Trac med noshjul och 7GCB Challenger som är en Traveler med större spännvidd och klaff.

Produktionen vid denna tid var inte så stor, 1961 såldes totalt 112 flygplan och Champion hade 105 anställda.



Champion 7FC Tri-Traveler 1957

Spv:	10,72 m	Maxfart:	216 km/h
Längd:	6,56 m	Marschfart:	169 km/h
Höjd:	2,44 m	Stallfart:	64 km/h
Vingyta:	15,81 m ²	Räckvidd:	? km
Tomvikt:	413 kg		
Maxvikt:	680 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar i aluminium, balkar i trä, dukklätt. Skevroder i dukklädd aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklätt.

Motor:

Continental C90-12F 95 hk.



Champion Lancer

En annorlunda flygplansmodell var Champion Lancer som började tillverkas 1963. Den baserades på Tri-Traveler och var därmed även den tvåsitsig i tandem men hade två motorer på 100 hk var.

Ett markant steg närmare dagens Decathlon togs 1964 när modell 7ECA Citabria blir klar. Den är även den en utveckling av Traveler med bl.a. rakare stjärtytor, större bakre kabinrutor och hjulkåpor. I mitten av 1964 tillverkas 7 st i veckan. Produktionen



Champion 7ECA Citabria 1969

Spv:	10,19 m	Maxfart:	261 km/h
Längd:	6,88 m	Marschfart:	180 km/h
Höjd:	2,02 m	Stallfart:	81 km/h
Vingyta:	15,33 m ²	Räckvidd:	1 172 km
Tomvikt:	444 kg		
Maxvikt:	748 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar i aluminium, balkar i trä, dukklätt. Skevroder i dukklädd aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklätt.

Motor:

Lycoming O-235-C1 108 hk.

koncentreras på Citabria och snart finns flera varianter av den. Bl.a. 7KCA som är en aerobaticversion med kortare spännvidd, genomskinligt tak och kraftigare motor (150 hk). Det är nu som det på allvar börjar handla om aerobatics.

1967 har 650 Citabria av olika varianter byggts.

1968 kommer modell 7KCAB med ännu kraftigare motor (160 hk) och med inverterat olje- och bränslesystem. Vid denna tid flyger också prototypen till 8KCAB Citabria Pro, utvecklad från Citabria för professionell avancerad flygning. Planet var öppet och parasollvingat! Stjärten och kroppens botten kom från Citabria, medan resten var nykonstruerat.

Det bestäms dock att planet ej skall produceras, och att beteckningen 8KCAB skall användas för en modell mer lik Citabra, d.v.s. Decathlon som heter 8KCAB än i dag.



Champion 7GCBC Citabria 1968

Svp:	10,50 m	Maxfart:	261 km/h
Längd:	6,91 m	Marschfart:	187/206 km/h
Höjd:	2,08 m	Stallfart u klaff:	81 km/h
Vingyta:	15,81 m ²	Räckvidd:	1 172/865 km
Tomvikt:	504 kg		
Maxvikt:	748 kg		

Vingkonstruktion:

Spryglar i aluminium, balkar i trä, dukklätt.
Skevroder och klaffar i dukklädd aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklätt.

Motor:

Lycoming O-235-C1 108 hk eller

Lycoming O-320-A2B 150 hk

Måtten ovan avser 7GCBC på hjul. Flottörer och skidor kunde fås som tillval.



8KCAB Citabria Pro

Men vid denna tid får Champion Aircraft finansiella svårigheter och köps upp av Bellanca Sales Company den 30 sept. 1970. I samband med detta togs namnet Bellanca Aircraft Corp, och Bellanca marknadsför nu både sina egna modeller och de som producerats av Champion Aircraft.

Med Bellanca fortsätter historien i nästa nummer!

Anders W.

Källor

Jane's All the World Aircrafts	Nätet:
The complete encyclopedia of World Aircraft, Barnes&Noble	www.aerofiles.com
	m.fl.

Aktuella landningstävlingresultat

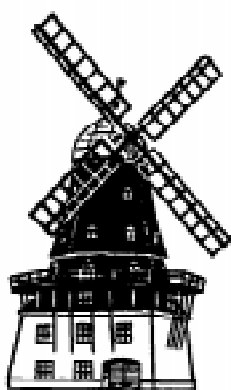
NATTUGGLAN 5		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 1999-12-20		5) Otilåten motoranvändning 6) Otilåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 290/6	Bana: 29	Tävlingsledare: Göte Agenhed														
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
6	Göte Agenhed	KMH	10		10	4		4	1		1,5	0		0	16	1
2	Per Persson	KMH	5		5	8		8	9		13,5	1		1,5	28	2
4	Lars Östling	KMH	<-25		100	7		7	6		9	0		0	116	3
5	Nils-Erik Zander	KEN	<-25		100	-2		4	10		15	8		12	131	4
3	Seve Barth	KEN	<-25		100	13		13	-6		21	1		1,5	136	5
1	Lennart Angvik	KEN	<-25		100	14		14	-12		42	-4		14	170	6

NATTUGGLAN 6		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 1999-12-20		5) Otilåten motoranvändning 6) Otilåten anv. av klaff 7) Rivning/beröring/krypning, hinder														
Vind: 290/6	Bana: 29	Tävlingsledare: Göte Agenhed														
Start nr	Pilot	Fpl SE-	Bedömning 1			Bedömning 2			Motor 1			Motor 2			Totalt	
			m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	m	Anm	Pr.	Sum. pr.	Plac.
3	Lars Östling	KMH	1		1	-1		2	6		9	1		1,5	14	1
7	Seve Barth	KEN	-4		8	-22		50	-3		10,5	7		10,5	79	2
1	Göte Agenhed	KMH	-7		14	18		18	5		7,5	29		40	80	3
4	Lennart Angvik	KEN	6	4	31	14		14	18		27	-6		21	93	4
5	Nils-Erik Zander	KEN	<-25		100	20		20	3		4,5	-5		17,5	142	5
6	Per Persson	KMH	-3		6	>45		100	10		15	15		22,5	144	6



I nästa nummer av Kontakten skall vi stifta närmare bekantskap med de tre Super Cubar som finns i Linköping!

Välkommen till Öland och ESFS önskar



Sandviks Kvarn

Sveriges bäst belägna flygfält för utflykter ?

Nära till allt (utom bensin) !!

När Du landat i Sandvik och taxat in till kvarnen är det bara några meter till café, restaurang, kiosk, pizzeria och grill. På området finns kvarnmuseum, minigolf, boule, lekplats mm.

I den idylliska byn har Du bra badplats, fin gäst- och fiskehamn, affär, hantverk, antikt och mycket annat att titta på. Allt inom något hundratal meter från parkeringen! Skulle Du vilja stanna över natten kan Alvar oftast fixa det, kanske inte hög standard, men till ett överkomligt pris! För mer information titta på www.sandvikskvarn.com eller ring!

Sandvik, Mellanlanda hittar Du i SPAF-handboken, Svenska Flygfält eller Botlang. Kolla restriktioner för taxning och run-ups. OBS!! PPR gäller pga vått fält vid nederbörd.

0485-261 72, 262 40. Välkomna!!

Ingrid & Alvar Norén