

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 2 2000



Anna Maltinger föreläser på klubbens tjejträff (sid. 6)

Öppet
Klubbmästerskap
& Debutantävling
2000



Var med på KM i år!
(sid. 13)



Följ med på
sommarens
klubbutflykter!
(sid. 12)

Innehåll:

Ordförandens spalt	3
Flygchefen har ordet	3
LuFF-spalten	4
Sammanfattning av årsmötet.	5
Tjejeträff på LFK	6
Vår Decathlon har skickats tillbaka	7
FFK E län årsmöte	7

Det händer faktiskt även mig	8
Övningsprogram för radio B96	9
Historien bakom Decathlon	10
Följ med LFK till Sylt	12
LFK inbjuder till KM	13
Åsk-Tor och hajbad i USA	14
Aktuella tävlingsresultat	15

...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. 3): 27/5

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 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kontakten nummer 2 2000

Här kommer nu, sent omsider, Kontakten nummer 2. Tyvärr något försenat p.g.a. att jag varit bortrest några gånger m.m. En envis förkylning har inte heller snabbat upp arbetet.

Med detta nummer börjar säsongen på allvar. Jag ser fram emot alla reseberättelser och andra bidrag till Kontakten i sommar!

Tyvärr har den i förra numret utlovade artikeln om Linköpings Cubar måst flyttas till nästa nummer, då bilderna till artikeln ännu inte kommit tillbaka från militärens granskning.

Missa inte inbjudan till KM och reseflyget i detta nummer!

Trevlig läsning!

Anders Wallerman, redaktör



Grattis på födelsedagen önskar

Linköpings Flygklubb

Stefan Lindberg	40 år	22 april
Oskar Månsbacka	30 år	23 april
Dan Wallin	30 år	1 maj
Matts Andersson	40 år	9 maj
Börje Engström	80 år	9 maj
Paul Annala	30 år	17 maj
Kurt Skybjer	70 år	27 maj

Ordförandens spalt



Årsmötet hölls planenligt den 22 mars. En hel del förändringar skedde i styrelsen. Peter Sjöström som har ansvarat för stations-tjänsten avgick som suppleant och Jan Klefborg, kassör, samt Torleif Gustavsson, klubbverksamheten, avgick som ordinarie styrelsemedlemmar efter som det heter lång och trogen tjänst. Nya i styrelsen blev Anders Sjöquist som tar hand om stationstjänsten och Gert Eriksson som tar över klubbverksamheten.

Valberedningen har inte kunnat locka någon medlem att ta på sig ansvaret för kassörsysslan. Sture Bjelkåker har erbjudit sig ta hand om uppgiften tills vidare. Sture är mycket väl lämpad för uppgiften då han kan både ekonomi och känner till klubbens rutiner. Det är mycket bra att Sture är villig att ställa upp samtidigt som han är fullt upptagen med sin uppgift som flyg- och skolchef. Valberedningen arbetar vidare och samtliga medlemmar uppmanas att komma med förslag till lämplig kandidat.

I samband med FAI:s generalkonferens 25-30 september så har LFK blivit ombedd att ordna ett mindre arrangemang för delegater och övriga intressenter den 30 september. Vi har funderingar på att anordna ett - numera traditionsenligt - öppet hus kombinerat med ett mindre fly-in, rundflyg och eventuellt en landnings-

tävling. Fredagen den 29 september avslutas nämligen med en bankett för att bl.a. celebrera KSAK:s 100-års jubileum och det kommer förhoppningsvis finnas många flygande deltagare på plats från klubbar runtom i landet. Det är ett ypperligt tillfälle att visa upp klubbens verksamhet. Hoppas bara kvällen innan inte blir alltför festlig.

När det gäller klubbens följetong – vår nya Super Decathlon – så är den på plats för reparation hos American Champion Aircraft, Rochester, Wisconsin USA. Vägen dit gick med båt från Göteborg den 21 februari till Halifax i Kanada, vidare med järnväg till Chicago och därefter till fabriken. Frakten tog cirka en månad. Reparationen beräknas ta två månader vilket innebär att flygplanet kan vara åter i slutet av juni.

Flygplanskommittén har tagit fram en förteckning över förslag till åtgärder som behövs vid en uppfräschning av våra flygplan. Styrelsen har beslutat att vi skall börja med SE-IFX och sedan fortsätta med Archrarna under senare delen av året.

Vidare har vi även i år - glädjande nog - fått beställning på genomförande av brandbevakning tillsammans med NAFK.

Till sist glöm inte bort att landningstävlingen börjar i april. Anmäl dig till KM och Debutanttävlingen den 6:e maj, eller varför inte komma med på någon av de planerade reseutflykterna, se hemsidan!

Vi ses på klubben!

Håkan Börjesson

Flygchefen har ordet



Flygåret 2000 har fortsatt med bra flygväder, och därmed ett flygtidsuttag som hittills är hela 75% högre än samma tid förra året.

En ny A-kurs - eller PPL-kurs som det heter nuförtiden - startar inom kort med nio elever, så snart vårt nya europeiska skoltillstånd är utfärdat.

Flygtidsredovisning

De nya JAA-bestämmelserna medför att den gamla typen av flygdagbok inte längre duger.

Senast när Du förnyar första gången enligt JAR-FCL bör Du skaffa en JAA-anpassad flygdagbok (kan köpas på klubben). Bl.a. ska man där redovisa exakta klockslag (blocktid) enligt UTC för varje flygning.

Utmagring av motor

Med jämna mellanrum diskuteras för- och nackdelar med olika principer för utmagring. För LFK flygplan har sedan länge gällt att man normalt inte utmagrar under 3000 fot. Å andra sidan finns det nackdelar med att långvarigt flyga med för fet blandning. 3000 fot bör därför inte ses som en absolut gräns. Om man på grund av molnbas ska flyga en lång sträcka på till exempel 2000 fot, så är det OK att magra motorn. Vid magring utan EGT-mätare (t ex för Cadet-erna) drar man därvid ut blandningsreglaget tills varvet börjar minska, och skjuter sedan tillbaka reglaget till hälften. Glöm sedan aldrig att rika innan Du ändrar på flygtillståndet.

PFT-kurser

fortsätter vi med i det nya JAR-systemet, även om vi borde hitta på ett nytt namn på dessa flygsäkerhetshöjande träffar. För dig som behöver göra en PC (Proficiency Check) vid förnyelse av flygbehörigheten, ingår en teoretisk del precis som vid den gamla PFT'n. Men det är lika motiverat att vara med på en PFT-kurs för dig som flyger så mycket (12 tim/år) att PC'n kan ersättas med 1 tim flygträning. Så alla flygande medlemmar bör göra det till en vana att delta i en PFT-kurs minst vartannat år, precis som tidigare.

Datum för PFT-kurserna i år blir 29 maj, 11 september och 27 november, kl 18.30 i klubbhuset. Anmälninglista finns på klubben.

Övrigt

Vi har en låg avgift för hyra av säkerhets-utrustning, så låg att ingen behöver avstå av ekonomiska skäl. Men glöm inte att skriva upp avgiften i dagbeskedet när Du kommer hem, så slipper kansliet att gå igenom bokningspärmen i efterhand.

Våra kursgyron behöver skickas in på service lite väl ofta, ibland är det inställningsmekanismen som tagit stryk och blivit utsliten i förtid. Om alla är varsamma när man ställer in kursgyrot så håller mekanismen längre.

Björn Digre och Pontus Engström gratuleras till sina nyförvärvade A-certifikat respektive IFR-bevis.

Sture B



Då var det äntligen vår! Våren är nog min favoritsäsong, eftersom dagarna blir bara längre och längre och flygtillfällena allt oftare. När det är vår vet man att man har allt varmt och härligt framför sig! Fast ibland blir inte flygningarna riktigt vad man tänkt sig... En stjärnklar himmel och CAVOK över hela landet innebär inte alltid frid och fröjd då man ska ut och flyga. Läs längre fram i Kontakten om motorbortfallet i SE-KMH som inträffade för mig.

Föreningslivet rullar på och vi har en hel del skojiga saker på schemat. Näst på tur står vår resa till Hemavan som ligger långt uppe i norr. Att flyga till fjällen så här års kräver mycket planering och vi ställer höga krav på vädret för att ge oss iväg. Vi håller tummarna för att resan blir av! Kommer vi iväg garanterar jag ett spännande resereportage i nästa nummer!

LuFF har haft sitt årsmöte och under detta så kom styrelsen i föreningen att utökas och uppdateras. Nya friska krafter i styrelsen tror jag är bra för föreningen och jag är säker på att detta team kommer skapa förutsättningar för att LuFF ska fortsätta öka i medlemsantal och att ännu fler skojiga aktiviteter ska äga rum under det kommande året! Den nya styrelsen består av:

- Ordförande: Johan Hammarström (omvald)
- Vice ordförande: Daniel Hoffmann (nyvald)
- Sekreterare: Fredrik Marciszko (nyvald)
- Kassör: Ellinor Ekenståhl (omvald)
- Ledamot: Peter Arvidsson (nyvald)
- Ledamot: Fredrik Malm (nyvald)

Ytterligare verksamhet som är planerad för våren är en större flygdag som Linköpings segelflygklubb ordnar tillsammans med LuFF. Tanken är att alla studenter på universitetet ska få möjlighet att prova på segelflyg under en dag till ett reducerat pris. Nere på backen kommer vi att grilla gott käk och snacka flyg medan vi tittar på alla "fåglar" som är uppe och flyger. Jag hoppas att vi tillsammans med Linköpings flygklubb kan ordna något liknande evenemang under våren. Vi återkommer angående detta. Då det gäller planerna på ett studiebesök på flygtrafikledarhögskolan i Malmö så har vi bestämt att skjuta på detta tills nästa år. Det finns helt enkelt inte tid att genomföra en sådan resa på grund av det redan hårt pressade schemat. Jag tycker det är en underbar känsla att sitta och fundera på alla flygningar man ska (läs vill) göra under våren och sommaren!

Hoppas att alla får uppleva en riktigt härlig vår med mycket inslag av flyg!

Johan Hammarström

Ordförande LuFF

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

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

Telefon: 013 - 12 47 12

Genomgång av arbetsplikt 1999

Genomgång av arbetsplikt inklusive jour för 1999 är försenad. Normalt sker avstämning och debitering av eventuell ej utförd arbetsplikt under mars men p.g.a. att jag själv varit bortrest mycket under året och att Ragnhild slutat, så var detta ej möjligt i år. Avstämning och debitering skall ske innan sommaren så de som vet med sig de har poäng att betala för, tillse att ert pilotkonto innehåller 200 kronor per poäng.

Jouransvarig, Gunnar Frisk

Tel arbete: 011-192674 or 0708-392674

Tel hem: 013-297225

Fax: 011-192670

E-mail: gunnar.frisk@lfv.se

Tjäna jourpoäng i marknadsgruppen

Även under innevarande år kommer marknadsgruppen att verka. Vi träffas vanligtvis en gång i månaden, kvällstid för att under trevliga former arbeta fram förslag och lösningar till hur vi kostnadseffektivt ska kunna göra flygklubben och Östgöta-flyg mer kända.

Anmäl Dig till Olle Backarp. antingen via hans postlåda på klubben, eller via e-mail: lars-olov.backarp@telia.com

Första sammankomsten kommer att vara i mitten av maj.

Olle Backarp

På gång i LFK

KM	6 maj
Gripen 2	8 maj
Safaritävlingen	20 maj
Klubbutflykt till Strömstad och Kosteröarna	27-28 maj
Gripen 3	29 maj
Stjärntävlingen på Visingsö	3-4 juni
Gripen 4	13 juni
Vårfest	16 juni
SM i precisionsflygning i Eksjö	16-17 juni
Reseflygmöte	21 juni

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

Sammanfattning av årsmötet i Flygets Hus

Onsdagen den 22 mars höll LFK årsmöte. Håkan Börjesson inledde mötet med att välkomna de ca 30 medlemmar som samlats i Flygets Hus. Den i Kontakten utlysta dagordningen genomgicks och följdes under ledning av Ulf Edlund som inledningsvis valdes till ordförande för mötet.

Under mötet föredrogs årsberättelsen för 1999. Klubbens räkenskaper redovisades och revisorernas berättelse lästes upp. Mötet beviljade klubbstyrelsen ansvarsfrihet.

Valberedningen presenterade sitt förslag till ny klubbstyrelse. Håkan Börjesson omvaldes till ordförande för ytterligare ett år. Två nya styrelseledamöter invaldes i styrelsen, Gert Eriksson som ordinarie ledamot (två år) och Anders Sjöquist som suppleant (ett år). Tomas Karlsson och Sture Bjelkåker omvaldes som ordinarie styrelseledamöter (två år). Mats Warstedt och Anders Wallerman omvaldes som suppleanter (ett år). Eftersom valberedningen inte lyckats finna någon kandidat till kassörsposten förblev denna ledamotspost vakant tills vidare. Sture Bjelkåker kommer tills vidare att vara tillförordnad kassör. Valberedningen kommer att fortsätta arbetet med att finna en kandidat till kassörsposten. Dessutom nyvaldes Ulf Edlund och Lars-Anders Ekman omvaldes till revisorer (ett år). Lennart Angvik och Seve Barth nyvaldes båda som revisorssuppleanter (ett år). Hela den sittande valberedningen med Leif Andersson, Arne Berggren och Bert Nordgren omvaldes (ett år).

Styrelsen för LFK ser därmed ut enligt följande:

Ordförande Håkan Börjesson. Ordinarie ledamöter Tommy Bergström, Sture Bjelkåker, Tomas Karlsson, Gert Eriksson, Per Persson, Gunnar Frisk, Olov Backarp samt en vakant. Suppleanter Mats Warstedt, Anders Wallerman och Anders Sjöquist.

Till representant för LFK vid KSAK:s och motorflygförbundets årsstämmor valdes Ulf Edlund.

Ulf Edlund informerade kortfattat om en del arrangemang som äger rum under flygets år 2000.

Bert Nordgren uppmanade samtliga medlemmar att sätta in foton på sig själva i medlemskatalogerna som finns på klubben.

Håkan Börjesson avtackade de närvarande avgående styrelseledamöterna, Jan Klefborg och Thorleif Gustavsson, med varsin blomsteruppsättning.

Slutligen tackade Ulf Edlund för visat intresse och avslutade mötet.

Efter mötet bjöds på landgång, öl och kaffe. Sture Bjelkåker förättade prisutdelning för 1999 års tävlingar. Håkan Börjesson informerade kort om läget rörande Bellancaaffären

Ett fullständigt protokoll från årsmötet kommer inom kort att finnas tillgängligt på klubben.

Tomas Karlsson
Sokr. LFK



Sture delar ut 1999 års tävlingspriser, ovan till Göte Aghen, nedan till Mats Modorato (foto: Seve Barth)



Avgående styrelsemedlemmarna Jan Klefborg och Thorleif Gustavsson avtackades av Håkan Börjesson med blommor

Tjejträff på LFK!

Den 23:e mars hade Olov Backarp och Fred Lundqvist arrangerat en tjejträff på klubben. Intresset var stort, ett 30-tal tjejer dök upp!

Tjejträffen var en informationskväll för flygintresserade tjejer för att öka intresset för flyg och flygutbildningar. Inbjudan till träffen hade skickats ut till bl.a. organisationer som Lottakåren, satts upp på lokaler och annonserats ut i Corren. Ett 30-tal tjejer dök upp och fyllde lektionssalen till bristningsgränsen.

Fyra av våra flygande tjejer berättade om klubbens verksamhet. Vår lärare Jonna Johansson presenterade klubben och berättade om utbildningarna, Therese Denser-Kareliusson berättade om hur det är att vara trafikpilot och Anna Emilson och Christina Kjellkvist berättade om hur det är att vara privatflygare. De gjorde ett bra intryck och gav god PR för klubben.

Därefter kom Anna Maltinger, Sveriges enda kvinnliga stridspilot på blixitvisit. Anna Maltinger berättade om verksamheten i Flygvapnet och hur det är att vara kvinna där - vilket inte är någon nämnvärd skillnad alls. Hon underströk flera gånger hur roligt det var att flyga 37. Anna Maltinger är mycket duktig som föreläsare och förhoppningsvis kan hon gästa klubben igen och berätta för oss vanliga medlemmar.

Efter presentationerna förevisades klubbens flygplan i hangarerna. Jonna och Anna Emilson berättade och visade. Flera deltagare passade på att provsitta och ställa frågor.

Tjejträffen blev mycket lyckad och väl genomförd. Flera av deltagarna visade stort intresse och hela 16 stycken bokade provlektioner. Förhoppningsvis kan träffen ha bidragit till att klubben får fler kvinnliga medlemmar.

Anders W.



Klubbhuset fullt med tjejer - ingen vanlig syn precis

Christina, Jonna och Therese diskuterar innan presentationen

Fred tackar Anna Maltinger för besöket genom att överrätta en jubileumsbok



Intresset är stort när Anna Emilson förevisar KIT



Therese, Kjellis, Jonna och Anna Maltinger i en paus

Vår Decathlon har skickats tillbaka till fabriken

Efter att styrelsen beslutat att vår skadade Decathlon skulle returneras till fabriken för reparation lastades den i en 24-fotscontainer den 15 februari.

Det är ganska svårt att förankra alla delar så att ingenting lossnar eller skaver under transporten. Det gick åt mycket rep, skumplast och presenning.

Transporten till fabriken tog c:a en månad.

Anders W.



Per och Thorleif diskuterar vad som skall packas först



Förankring av vingen

Båda vingarna och kroppen i containern



Diskussion om vad som kan packas in inuti planet



FFK E län årsmöte

Den 17 februari höll FFK E-län årsmöte i Flygets Hus. Rune Carlsson var mötets ordförande.

Under Runes genomgång av agendan framkom bl.a. följande:

Under 1999 har bl.a. följande skett:

- 11 förare har gått lågflygutbildning, vilket har medfört att fler flygförare har lågflygutbildning i länsflygavdelningen än någonsin tidigare.
- En vinterövning ställdes in i sista stund p.g.a. svaga isar. Flera medlemmar fick dock värdefull övning vad gäller förberedelser för flygstråk på is.
- En övning med Cf-gruppen har genomförts på Bråvalla med gott resultat.
- En samverkansövning med Cf-gruppen har genomförts på Björkvik där bl.a. en överlevnadsövning ingick.
- Den 412Fo-gruppen har genomfört övningar på Malmen och på Motalafältet.

Planerat för 2000 är bl.a.:

- Påbörjat havsövervakning som en del av uppdragsflyget. Sture Bjelkåker och Leif Simonsson har valt ut piloter. Erfarenheterna från dessa bildar grund för fortsatt verksamhet.

- En kurs på radio B96 skall utföras.

- Sven-Erik Larsson skall hålla i en kurs för formationsflygning, eftersom han har erfarenhet från Ljungbyhed.

Rune avslutade mötet med att berätta att verksamheten på senare tid har ökat betydligt.

Efter mötet höll Lennart Petersén ett mycket givande föredrag om renoveringen av B17. Lennart berättade även om sitt besök i Sydafrika, där renovering av flera B17 pågår!

Anders W.



Lennart Petersén berättar om renoveringen av B17

Det händer faktiskt även mig (och dig)

Jaha, då har man upplevt det som man egentligen aldrig vill uppleva. Det som andra pratar om och som man tänker, *hoppas* det inte händer mig.

Har du någon gång funderat på vad du skulle göra om du under totalt mörker startar med en PA28 (eller någon annan enmotorig kärra) över en tätt befolkad stad. Precis när du har lättat slutar den kraftkälla, som du i detta ögonblick sätter det största tillit på i världen, att fungera. Framför finns bara oändligt många ljus från varje litet bostadshus som utgör den tätbefolkade bebyggelsen.

Nej, man vill nog helst inte fundera på vad man skulle göra förutom att dra den sedvanliga checklistan och be till gud att motorn kommer att få starta igen. Precis detta scenario som jag beskrev här ovan hände mig under den första helgen i mars i år, fast nödchecklistan gav inte liv i motorn igen...

Det var en helt vanlig marschhelg. Jag och Daniel hade hyrt SE-KMH för att flyga upp till Stockholm och besöka våra föräldrar. Flygresan upp gick utan problem och vi landade i mörker på Barkarby på torsdagskvällen. Kärran surrades fast ordentligt för att den inte skulle stå på en annan plats när vi kom tillbaks efter den, vad meteorologerna lovade, blåsiga helgen. Blåsten uteblev dock och på söndagen hann jag iväg på en flygsväng i pappas Beechcraft Bonanza (SE-BEP) som är baserad på Barkarby. När pappa och jag landade senare på eftermiddagen hade dagen nästan hunnit bli kväll och det var dags att göra ordning SE-KMH för avfärd. Daniel var på plats och maskinen var snart packad och klar. Pappa skulle följa med tillbaka till Linköping och efter att ha värmt upp kärran inne i vår hangar drog jag igång motorn.

Allt gick som det skulle och snart stod vi på väntplats bana 24 och drog den checklistan för motoruppkörning. Vi ropade upp Brommatornet från marken på Barkarby och meddelade att vi hade en IFR-färdplan till Linköping och var klara för start. Flygledaren svarade och bad oss vänta med vår start tills de hade fått iväg en kärra som skulle starta bana 30 på Bromma. Vi taxade ut och ställde upp på bana 24 och inväntade klartecken från flygtrafikledningen. Brommas ATIS var på i lurarna och vi kunde konstatera att vi hade ett härligt väder att flyga i; CAVOK och svaga vindar. Dessutom var temperaturen – 2 C och daggpunkten –11 C; ganska torr luft alltså. Efter ett par minuter fick vi klart att passera genom Brommas

kontrollzon och stiga upp till flygnivå 060 som var vår planerade höjd.

Jag drog på full gas och varvtalet ökade snabbt och så också farten. När vi hade kommit upp i flyghastighet upplevde jag varvtalet som något lågt, men inte onormalt, och jag drog spaken försiktigt mot mig. SE-KMH lättade snabbt och höjden ökade långsamt. Efter ett par sekunder i luften hände det som inte får hända. Det kändes som någon drog av gasen för mig och plötsligt hade vi i princip tomgångsvarv på motorn. Nu var det inte många sekunder att tänka, mina händer gjorde nödchecklistan utan att behöva ta hjälp av hjärnan så mycket. Blandningen var rik, pumpen var till och som sista åtgärd drog jag över förvärmningen till varmt läge. Skulle jag behållit reglaget i detta läge hade motorn definitivt stannat eftersom motorn i princip slutade tända då förvärmningsreglaget var nerdraget. När detta var utfört hade det väl gått ungefär 4-5 sekunder och jag insåg att jag måste landa, men var?! Barkarbys 990 meter långa upplysta bana syntes inte längre eftersom vi hade passerat den. Framför mig hade jag ett hav av små ljus som låg utspridda i det totala mörkret. Jag kastade en snabb blick på min höjdmätare och jag vill minnas att jag hade kommit upp på mellan 400 och 500 fot. Farten var dock knappt 70 knop och minskade snabbt i och med att motorns effekt försvann, så jag fick snabbt gå över i en dykning för att hålla flygplanet flygande. Två alternativ hade jag, antingen sätter jag ner kärran "rakt fram" och riskera att slå sönder både passagerare och maskin eftersom terrängen var väldigt svår att urskilja i detta mörker. Alternativ två var att vända tillbaks kärran och försöka landa Barkarby bana 06. Det jag minns gick genom mitt huvud när jag bestämde mig för att svänga runt var det jag fick lära mig i flygteorin när jag tog flygcertifikat.

"Sväng inte på för låg höjd om du får motorbortfall. Är du under 500 fot brukar det vara bättre att landa rakt fram istället för att svänga runt."

Jag kände till området väl eftersom Barkarby är min gamla hemmabas sen jag bodde i Stockholm. Detta gjorde att jag kunde utnyttja det hinderfria område som finns runt IKEA för att svänga runt tillbaka till bana 06. I en kraftig dykande sväng svängde jag in på något som kom att bli en halv final och en halv vänster bas till bana 06. På finalen blev det 2 steg klaff och sättningen kom att ske cirka 100 meter innanför tröskeln. Ni anar inte vilka känslor som gick igenom min kropp efter

att jag känt att landningsställan tagit mark igen. Vi taxade in kärran och gick in i klubbstugan för att prata igenom vad som hänt.

Efter telefonsamtal med vår hjälpsamme mekaniker Thor Romare kunde jag konstatera att det mest troliga felet var förgasaris. I och med att jag väntade flera minuter på banan med tomgångseffekt innan jag kunde starta, kunde troligtvis is ha bildats i förgasaren. Att motorn gick så hackigt efter att jag slagit till förvärmningen är ett tecken på att mycket is hade bildats i förgasaren. Det som talar emot teorin om förgasaris är den torra luften i omgivningen. Efter att ha tagit det lugnt en stund hade den oroliga känslan försvunnit i kroppen och vi bestämde oss för att åka ut och provköra motorn och se om någonting var onormalt. Skillnaden denna gång var att min pappa stannade på marken och var i kontakt med Thor per telefon samtidigt som han pratade med mig över radio. Vi utförde ett antal olika tester på uppkörningsplatsen och allting fungerade normalt. Efter att ha kört motorn länge på marken kunde jag nästan vara säker på att det var förgasaris som drabbat mig tidigare. Jag bestämde mig för att starta och bad Brommatornet att få stiga till min marschhöjd ovanför Barkarby för kunna landa igen om problem skulle uppstå. Allting gick dock utan anmärkning och snart var vi nere på Linköping Saab igen efter en mycket händelserik kväll.

Jag hade lärt mig en läxa. Motorchecken ska göras i samband med start. Skulle ett långt intervall förflyga mellan uppkörningen och själva starten måste en ny uppkörning göras precis innan starten.

Vad som dock kom att oro mig på nytt var att jag tre veckor efter denna flygning fick ett telefonsamtal från Sture Bjelkåker som hade upplevt precis samma sak. Jonna hade tydligen fått en motorstörning i starten med SE-KMH tidigare denna dag som han ringde och senare på eftermiddagen, då mekanikerna hade provkört motorn utan att hitta några fel, upplevde även Sture samma fel. Det var kanske inte förgasaris som var anledningen till incidenten som hände mig. Det allvarliga med detta är att jag gjorde en flygning under totalt mörker i så fall med en motor som inte var hel. Dessutom har kärran flugit i tre veckor, i såväl skolsammanhang som privat flygning med en motor som inte fungerar som den ska.

Vare sig det var förgasaris eller inte som orsakade mina driftstörningar är det viktigt att man tänker på detta som jag skrev om förgasaris här ovan när man är ute och

Övningsprogram för radio B96

flyger. Dessutom tycker jag man kan dra andra slutsatser utifrån det jag upplevde:

- Meddela alltid om du upplever något onormalt när du är ute och flyger! Vissa saker kanske måste skrivas som anmärkning i resehandboken, men andra incidenter kanske inte är av sådant slag. Då är det viktigt att du underrättar flygchef eller annan berörd person eller luftfartsmyndighet om det i alla fall! Dina upplevelser kan vara det som hindrar nästa haveri från att inträffa.

Och sist men inte minst; det händer även dig (och mig)! Attityden "det händer *aldrig* mig" tror jag inte man blir en så mycket säkrare pilot av.

Flyg säkert och med förstånd. En förbättrad kommunikation mellan oss flygare gör både dig och mig till en säkrare pilot och det är väl det allra viktigaste då det gäller vår härliga hobby.

Johan Hammarström

Räddningsverkets radio B96 används i flygklubben bl.a. vid brandflyg för att hålla kontakt med SOS-centraler, brandbilar m.m. Den är lite knepig att använda, och för att underlätta inläringen av den har Räddningsverket gjort ett datorprogram. Programmet skapar ett tänkt scenario, och man får trycka på radions knappar genom att klicka med musen för att hantera scenariot.

Programmet är väldigt snyggt gjort, man kan knappa sig runt i displayen precis som den riktiga radion. Det går dock inte att prova dess funktioner mer än vad som erbjuds i scenariot, vilket också begränsar vad man kan lära sig av programmet. Det är därför inte heltäckande på något sätt, men väl värt att gå igenom för de som skall använda radion.



Programmet finns installerat på klubbens dator, välj Start -> Program -> Srv -> Radio B96. Observera dock att eftersom klubbens dator saknar ljudkort tappar programmet mycket av sitt värde. Kontakta Seve Barth om du vill installera på en annan dator!

Anders W.



Flygtimpriset



ändras från 1 maj enligt följande:

Skoltillägget höjs med 50 kr / tim för anpassning till faktiska kostnader.

För övriga priser blir det en mindre höjning, 10 kr / tim.

Rabatten för deponerat kapital är oförändrat 80 kr / tim.

Styrelsen

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 historien i företaget Champion Aircraft Corp. 1954-1970, och i denna del fortsätter den i Bellanca Aircraft Corp. 1970-1981.

Del 4: Bellanca Aircraft Corp. 1970-1981

Efter att Champion Aircraft fått finansiella svårigheter köper Bellanca Sales Company upp Champion Aircraft Corp. den 30 sept. 1970. I samband med detta togs namnet Bellanca Aircraft Corp, och Bellanca marknadsför nu både sina egna modeller och de som innan producerats av Champion Aircraft.

Företaget Bellanca Sales Company har en lång historia innan detta uppköp. Det är rätt komplicerat, men intressant. Låt mig försöka beskriva:

Det finns mycket att läsa om Guiseppe Bellanca, han har konstruerat många olika flygplan genom tiderna. Han föddes 1886, flyttade från Italien till Brooklyn 1912 och började genast att bygga flygplan och flyga.

1937 började han och företaget Bellanca Aircraft Corp. i New Castle (som jag antar att han själv grundat) arbeta på ett litet flygplan för privatflygning. Denna modell, Bellanca Model 14-7 Junior, utvecklas via Model 14-9 Cruisair Junior (bilden nedan)



Bellanca Model 14-9 Cruisair Junior, 1940

m.fl. till Model 14-19 Cruisemaster. 1956 säljer Bellanca Aircraft Corp. produktionsrättigheterna, verktygen och jiggarna till denna modell till företaget Northern Aircraft Corp. vilket innebär att Guiseppe Bellanca släpper kontrollen över dess utveckling. Northern Aircraft byter ägare och namn några gånger tills det heter Bellanca Sales Company.

Bellanca Sales Company styrs således tydligen inte av Guiseppe Bellanca själv utan är en "avknoppning" för att producera modellen 14-19.

Guiseppe Bellancas företag, Bellanca Aircraft Corp, som sålde rättigheterna till Model 14-19 slogs ihop med företag som inte sysslade med flygplan och förlorade sin identitet 1959. Guiseppe Bellanca och hans son August Bellanca skapade ett nytt företag, Bellanca Aircraft Engineering Inc. och köpte upp rättigheterna till alla ursprungliga Bellancamodeller utom modell 14-19. Detta företag har tillverkat modellen Skyrocket och idag finns ett företag som heter AviaBellanca som säljer senaste utvecklingen av Skyrocket.

Det fanns alltså flera företag parallellt som hette Bellanca och dagens AviaBellanca har alltså ingen koppling till utvecklingen av Decathlon.

Nåväl, vid denna tid producerade Bellanca Sales Company som nu blivit Bellanca Aircraft Corporation Bellanca 260C och Bellanca Viking 300, vilka var snarlika varandra och en



Bellanca 8KCAB Decathlon 1973

Spv:	9,75 m	Maxfart:	289 km/h
Längd:	6,91 m	Marschfart:	225 km/h
Höjd:	2,34 m	Stallfart:	86 km/h
Vingyta:	15,7 m ²	Räckvidd:	854 km
Tomvikt:	555 kg		
Maxvikt:	815 kg		

Vingkonstruktion:

Kraftigare vingbalk och tätare med spryglar än Citabria. Dukklett.

Skevroder i aluminium.

Kroppskonstruktion:

Svetsade stålrör, dukklett.

Motor:

Lycoming IO-320-E1A 150 hk, Hartzell constant-speed propeller



1973 Bellanca Viking

Källor

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

utveckling av Model 14-19. Bellanca producerar nu efter uppköpet även Citabria i några varianter, 7GCBC Scout samt 8KCAB Decathlon. Detta är första gången namnet Decathlon använts i böckerna. Decathlon är avsedd för aerobatic och enligt Jane's är den vid denna tid den enda modell för unlimited aerobatic competition i produktion i USA. Första Decathlon levererades 24 februari 1971.

Därefter är det svårt att se några större förändringar på Decathlon. Några olika motoralternativ erbjuds, men mått, prestanda och konstruktion är så gott som samma fram till 1980.

I början av 1978 har totalt 292 Decathlon, 248 Scout och 4814 Citabria tillverkats av Bellanca. I början av 1980 stoppas produktionen av ekonomiska skäl, och företaget likvideras 1981. B & B Aviation köper Champion Aircraft Corp. och därmed rättigheterna till Citabria, Decathlon och Scout, och företaget byter namn till Champion Aircraft Company Inc. Övriga delar av Bellanca köps av Viking Aviation, som byter namn till Bellanca Inc. Detta företag fortsätter att producera Bellancas Viking.

I nästa nummer söker vi avsluta historien fram till hur det ser ut idag.

Anders W.



8KCAB Decathlon



Bellanca 14-19 Cruisemaster



Artikel om Giuseppe Bellanca
i Time 1927



Följ med LFK till **Sylt** den 18-20 augusti

Den nordtyska ön Sylt som är den största av de Nordfrisiska öarna ligger i Nordsjön nära gränsen till Danmark. Ön är nästan 4 mil lång men mestadels endast någon kilometer bred.

Vi startar från Linköping på fredag förmiddag den 18 augusti och flyger mot Göteborg där vi tullar ut. Från Göteborg fortsätter vi över Kattegatt mot Danmark. Beroende på färdväg passerar vi Jylland eller kanske öarna Läsö, Samsö och Fyn. Strax efter gränsen till Tyskland är det dax att landa på Sylt. Vi räknar med att bo 2 nätter på ön. Hemresa på söndag den 20 augusti.

Kom till klubbhuset
onsdag den 21 juni kl. 18:30

då vi fortsätter att planera vår flygresan till Sylt samt sommarens
övriga klubbutflykter.



Mer information om Sylt på:

<http://abc-sylt.de>

<http://www.westerland.de>

Kortare utflykter

Förutom resan till Sylt planeras några kortare klubbutflykter under sommaren enligt programmet nedan.

1 maj	Gotland/ Fårö	Vi kollar hur långt våren kommit på Fårö. Landning på Bunge flygfält vid Fårösund där vi hyr cyklar för vidare färd till Fårö. Ön bjuder på vacker natur och vidsträckt rauklanskap. http://www.gotlandweb.com/faro http://www.guteinfo.com/socken/31.htm
27-18 maj	Strömstad/ Kosteröarna	Strosa omkring i Strömstad. Njut av nyfångade skaldjur och god atmosfär. Från Strömstad åker vi båt till Kosteröarna, Sveriges västligaste utpost. Miljön på öarna är unik. Övernattning. http://www.kosteroarna.com http://www.stromstadtourist.se
13-15 juli	Hemavan	Fly in i Hemavan! I Hemavan finns allt inom gångavstånd från flygfältet. Hemavans Fjällflygklubb arrangerar flera aktiviteter som t.ex. sjöflyg, följa-John-flygning mellan fjälltopparna och bergsklättring. http://www.hemavansflygplats.ans.se http://www.tarnafallen.com
26 juli- 1 aug	Oshkosh/ USA	EAA:s stora fly in i Oshkosh är en upplevelse som går utanpå det vanliga. Vi kombinerar resan med andra sevärdheter på vägen. Flygandet överläter vi dock till någon med tillgång till större maskiner och lämnar våra hemma. http://www.eaa.org http://www.airventure.org

Det kommer att finnas anmälningslistor uppsatta på klubben. Fyll i vilka resor du är intresserad av att följa med på. Du kan också kontakta Mats Modorato. Obs! Anmälan är ej bindande. När resedatum närmar sig samlas vi på klubben och gör upp detaljer.

Några andra utflykter väl värda en resa är fly in på Visingsö den 5 augusti (<http://www.visingso.net>) samt Kräftstjärtsvängen i Siljansnäs den 11-13 augusti (<http://www.flygklubben.just.nu>).

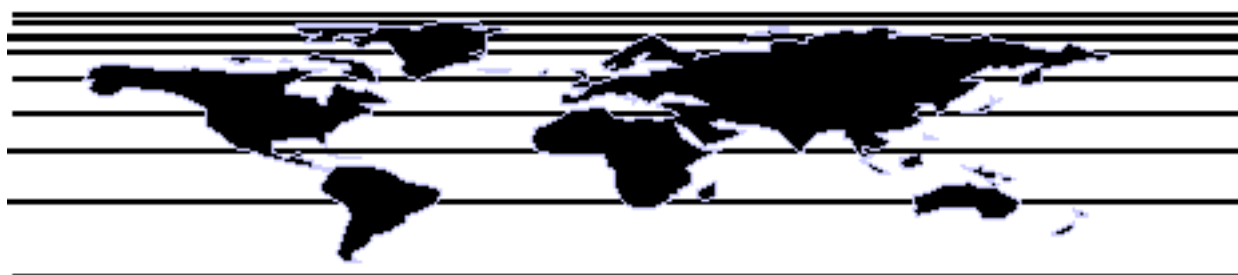
Väl Mött!

Mats Modorato tel: 013-414 65 (hem)
013-18 23 89 (arb)
e-post: mats.modorato@saab.se



Linköpings Flygklubb inbjuder till:

Öppet Klubbmästerskap & Debutanttävling 2000



Lördagen den 6 maj
(reservdag 7 maj)

Linköpings Flygklubb har nöjet att inbjuda alla medlemmar i LFK och andra klubbar i landet till ett öppet klubbmästerskap och debutanttävling.

Detta är precisionsflygtävlingen där **alla** kan delta. Navigeringen är upplagd så att nybörjaren lätt hittar runt. För den avancerade ligger istället utmaningarna i spaningsmålen.

Landningstävlingen genomförs samma dag som navigeringen. För övrigt tillämpar vi de svenska reglerna för precisionsflygning. Tävlingslicens är inget krav.

Detta är således ett utmärkt tillfälle för er som aldrig vågat ta steget och vara med i en tävling tidigare. Och ni vet väl att alla debutanter (LFK) får **gratis** flygtid!

Låter kul, eller hur?

LFK:are anmäler sig på anmälningslistan på **anslagstavlan** i klubbhuset, eller direkt till Lars Östling, tel. 013-14 84 38 (hem), 013-36 90 67 (arb) eller Mats Warstedt, tel 013-15 64 23.



LFK:are: Om du inte kan tävla, men ändå vill hjälpa till, är du välkommen att anteckna dig som **funktionär** på anmälningslistan. Det är en utmärkt möjlighet att lära känna precisionsflyg från insidan. Glöm inte, dessutom, att du kan göra din arbetsplikt som tävlingsfunktionär!

Åsk-Tor

Han kallades Åsk-Tor, var en norsk norrmann från Norge, kort sagt, en herrelös man! Sin flygutbildning hade han fått på någon AFB i USA. Den militära karriären hade krönts med en löjtnantsbeställning inom Luftförsvaret, och därvid skulle det förbli. På den civila sidan hade hans ihärdiga affärskontakter med det norska Vinmonopolet givit honom en synnerligen god hand med allehanda flaskor och glas. Han hade en viss stelhet i höger arm och axel, men då det var före datorernas tid kan man förmoda, att hans sålunda "musarm" i stället var ett resultat av ett alltför flitigt umgänge med kvinnor...

Efter att som dagofficer natten till den "syttende mai" ett 60-talsår med en militärjeep ha kört igenom väggen till kanslihuset meriterade han sig för civilflyget, vilket han hemsökte under en följd av år såväl hemma som utrikes. Tor var lite butter under arbetsdagen, men när mörker infann sig och buteljer kom på bordet muntrade han gärna upp oss försiktigare konsumenter med sin favoritdevis: - Fyllan den går över, men dumhet det går aldrig över!

Att vistas i Indien sommartid är troligen det värsta som finns att uppleva? År 1972. Luftbro Calcutta - Dacca. Fyra piloter, två mekaniker, en lastmästare, inalles sju personer i vår prövade grupp. Nu är det så, att i Indien behöver man vare sig äta eller dricka, man blir sjuk ändå. De starkvaror som fanns att tillgå var indiskt Gin och rödvin från Australien. Doften på den inhemska varan fann vi slående nära fläckborttagningsmedlet Tricloretylen. Jag vågar påstå, att de dagar under den heta sommaren då inte Åsk-Tor medicinerade sig var lätt räknade. Så drabbades sex man ur gruppen av amöbadysenteri, vilken åkomma lätt uppstod ur inte bara dricksvatten utan lika gärna från indiskt öl och Coca-Cola. När alla låg och vred sig i magplågor inskränkte sig normmannens besvär till lite dagenefterhuvudvärk. När hösten närmade sig och vår sjuka hade resulterat i viktninskränkningar på 10-15 kg kunde Åsk-Tor skryta med att han inte haft en enda sjukdag!

Tor var en härlig men farlig figur. En natt spelade han poker om hela vår skeppskassa på 25000 dollars med några amerikanska äventyrare på ett rum i Intercontinental Hotel i Dacca. En ärlig städerska fann på morgonen bland flaskor och glas det mesta av pengarna utspridda såsom efter ett vulkanutbrott, men den historien är för mustig att detaljerat berätta om...

Hajbad i USA

Halvön Florida i sydöstra USA är numera ökänt för sin brottslighet och frekventa och organiserade överfall på turister. Men det har inte alltid varit så illa ställt. I början av 1970-talet besökte jag Florida för första gången. Vi, ett litet gäng journalister, kom till en förtjusande plats utanför Miami sent en kväll och skulle bo på ett småhushotell alldeles i kanten av en fantastisk sandstrand med klarblått, rent vatten.

Vi checkade in, temperaturen låg runt 30-35 grader Celsius och fuktigheten var hög. Det var bara ett hundratal meter ned till det lockande vattenbrynet och vi beslöt att ta ett nattbad. Atlanten låg spegelblank, och ljusen från strandhotellen speglade sig i vattnet. En bit ut låg ett par stora lyxkryssare för ankar. På avstånd kunde man höra dämpad musik från Västindien, spelad på bensinfat.

Redan 5-10 meter från stranden var det 1,5-2 meter djupt och vi låg på rygg och vakade i det salta härliga vattnet. Allt var lugnt och skönt. Efter en stund ser vi ett blinkande blåljus komma farande längs strandkanten i hög fart. Så en kraftig högtalare som skräller: - Hallå, ni därute i vattnet, kom genast i land! What's the problem, svarar vi oförstående? Kom iland omedelbart och snacka inte "skit"!!! Den amerikanska polisen brukar inte vara att leka med så vi kliver genast upp ur vattnet. - Vad är ni för idioter? Jaså, svenska turister! Då kan vi tala om för er att det är absolut förbjudet att bada här nattetid!

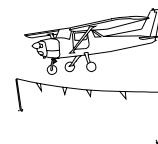
Såväl stor vithaj som tigerhaj kommer då in till en halv meter vatten för att leta efter avfall från hotellen och vi har haft ett stort antal anfallna och även badande som helt eller delvis ätits upp av hajarna! Nu skall ni slippa böter för den här gången, men "never, ever do it again"!!!

Tysta, slaka och skrämda tackar vi polisen och masar oss sakta från strandkanten med det helt klara och ljuvliga vattnet upp till den ständigt brummande luftkonditioneringen i våra motellrum.

Hädanefter badade vi inte på natten. Dagtid övervakades strandlinjen av badvakter i torn och med speciella kikare, patrullerande racerbåtar och en och annan helikopter. Vi såg aldrig några hajar, men kanske fanns de på närmare håll än vad vi kunnat ana? Windsurfarna kom i varje fall då och då in med stora bitmärken i sina brädor, någon hade märken efter en kraftig tandrad på ryggen eller benet, en och annan försvann helt eller lämnade bara efter sig en lössliten kroppsdel, men dagtid fortsatte badlivet som om ingenting kunde hända.



Ulf Wiberg



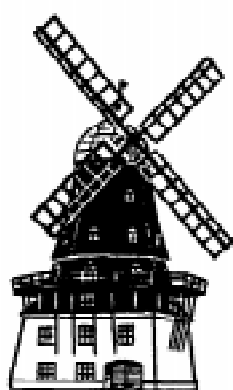
Aktuella landningstävlingensresultat

NATTUGGLAN 1		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-02-14		5) Otillåten motoranvändning														
Vind: 250° / 5-6 kts		Bana: 29	Tävlingsledare: Seve Barth													
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.
5	Seve Barth	IFX	8		8	6		6	3		4,5	10		15	34	1
3	Lars Östling	IFX	3		3	23		25	4		6	6		9	43	2
4	Göte Agenhed	IFX	34		35	12		12	8		12	9		13,5	73	3
1	Nils-Erik Zander	IFX	-15		30	6		6	13		19,5	-8		28	84	4
2	Per Persson	IFX	10		10	9		9	-10		35	21		32,5	87	5

NATTUGGLAN 2			Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket													
Datum: 2000-02-21			5) Otillåten motoranvändning													
Vind: 240°-250° / 4-5 kts			Bana: 29	Tävlingsledare: Göte Aghed												
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.
2	Seve Barth	IFX	1		1	1		1	-4		14	8		12	28	1
5	Mats Warstedt	IFX	-3		6	19		19	1		1,5	1		1,5	28	1
3	Nils-Erik Zander	IFX	4		4	15		15	6		9	7		10,5	39	3
1	Lennart Angvik	IFX	7		7	21		25	6		9	-19		66,5	108	4
6	Göte Aghed	IFX	<-25		100	11		11	1		1,5	10		15	128	5
4	Per Persson	IFX	16		16	<-25		100	35		47,5	1		1,5	165	6

NATTUGGLAN 3		Anm: 1) Överflygning 2a - 2h) Onormal landning 3) Rullning över sidolinje 4) Motorpådrag inom stråket														
Datum: 2000-03-27		5) Otillåten motoranvändning														
Vind: 060° / 6 kts		Bana: 11		Tävlingsledare: Lars Östling												
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.
4	Seve Barth	IFX	4		4	5		5	1		1,5	0		0	11	1
3	Göte Agenhed	IFX	11		11	7		7	10		15	7		10,5	44	2
1	Per Persson	IFX	27		30	5		5	25		32,5	6		9	77	3
5	Lars Östling	IFX	<-25		100	7		7	10		15	21		32,5	155	4
2	Nils-Erik Zander	IFX	11		11	21	5	100	23		32,5	14		21	165	5

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 hundra-tal 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