

KONTAKTEN

MEDLEMSBLAD FÖR

Linköpings Flygklubb



www.lfk.se

Nummer 1 2005



Kallelse till årsmöte 6 april! (sid. 2)

Innehåll:

2 Kallelse till årsmöte
3 Ordförandens spalt
3 Flygchefen har ordet

4 Glykolhaveriet
4 lfk.se

KONTAKTEN

Ansvarig utgivare

Tomas Karlsson

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@bonetmail.com

Manusstopp för nästa Kontakten
(nr. 2): 26/3

Linköpings Flygklubb

Adress

Linköpings Flygklubb

581 88 Linköping

Webbadress

www.lfk.se

E-postadress

expedition@lfk.se

Exp & jour

013-18 32 00

Flygchef

013-18 32 01

Teknisk chef

013-18 32 04

Fax

013-18 32 02

Postgiro/Bankgiro

Postgiro 16 01 43-4

Bankgiro 120-0732

Besöksadress

Åkerbogatan 2

581 88 Linköping

Expeditionstider
Expedition

Vard. 08.00 – 16.00

Bokning

Vard. 08.00 – 16.00

Jourhavande

Vard. 17.00 – mörkrets inbrott

Lör, sön. och helgdagar 08.00 –
mörkrets inbrott

Kallelse



Till: Årsmöte i LINKÖPINGS FLYGKLUBB.

När: Onsdagen den 6 April 2005 kl 18.30 (OBS tiden!).

Var: 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 styrelsen gällande stadgeändring.
11. Förslag från enskilda medlemmar, vilka skriftligen inkommit styrelsen tillhanda senast 8 dagar före årsmötet.
12. Val av klubbstyrelse m m enligt följande:
 - ordförande
 - 4 ordinarie ledamöter
 - 3 suppleanter
 - 2 revisorer
 - 2 revisorssuppleanter
 - valberedning
13. KSAK:s årsstämma.
14. Övriga frågor.
15. Mötet avslutas.

Styrelsen



Ordförandens spalt

Flygsäkerhet är ett ständigt aktuellt och angeläget ämne. Jag tänker ägna hela min spalt denna gång åt detta tema. Vi piloter, våra medpassagerare och andra människor i vår omgivning är beroende av att inlärd kunskaper, regler, förordningar och föreskrifter tillämpas och följs för att vi skall upprätthålla tillräcklig flygsäkerhetsnivå. Detta så att vi inte

riskerar att äventyra vare sig materiella och personella skador eller mänskliga liv i onödan.

Flygsäkerhetsmässiga kunskaper och färdigheter kan säkert grupperas ihop på många olika sätt. Enklast möjliga gruppering är en indelning i två grupper.

Den första gruppen skulle kunna bestå av flygsäkerhetsmässiga regler, rutiner och färdigheter som vi lär oss under flygutbildningens teorilektioner och som sedan inför, under och efter varje flyglektion praktiseras, upprepas och nöts in i hjärnbarken för att så småningom rinna ner i ryggmärgen och för evigt sitta som gjutna i densamma. Exempel på detta är checklistor som vi noggrant och slaviskt följer vid daglig tillsyn, inför uppstart, taxning, motoruppkörning, etc.

Den andra gruppen skulle följaktligen bestå av sådana flygsäkerhetsmässiga kunskaper som vi på samma sätt lär in via teoriundervisning, kurslitteratur och i den praktiska delen av flygundervisningen men som vi sedan inte praktiserar eller nyttjar med regelbundenhet vilket kan leda till att vissa lärdomar så småningom faller i glömska.

Jag, tillsammans med flera andra medlemmar, deltog en januarikväll i H50P-utbildning på klubben och kunde återigen konstatera (på samma sätt som jag gjort vid samtliga tillfällen som jag deltagit i denna typ av vidareutbildningar, PFT-kurser och dylikt) att man glömmet så länge man lever. Därför behöver man regelbundet fräscha upp de kunskaper man en gång lärt sig och dessutom lär man sig också varje gång något nytt. Vid den här typen av flygsäkerhetsutbildning ges också möjlighet att utbyta erfarenheter av olika slag baserade på upplevda flygsäkerhetsrelaterade händelser och situationer. På detta sätt kan man lära sig en hel del av andras erfarenheter såväl som andra kan lära sig av ens egna misstag.

Vad jag vill säga med detta är att det finns flera olika anledningar och skäl till att delta på de flygsäkerhetsutbildningar, såsom H50P, som anordnas inom klubben. Dessutom är detta en angelägenhet som berör och är viktig för samtliga piloter i klubben oavsett kategori, erfarenhet eller flygtimmar i loggboken.

Det är naturligtvis inte tillräckligt att någon gång då och då delta i en utbildningsaktivitet för att säkerställa tillräckligt flygsäkerhetsmedvetande. Vi måste alla tänka flygsäkerhetsmässigt och verka för en hög flygsäkerhetsnivå i allt vad vi gör när vi planerar och förbereder inför flygning, under flygning och efter flygning.

Vi får heller inte vara rädda för eller undvika att "fostra" varandra när vi upptäcker eller tycker oss uppfatta flygsäkerhetsmässiga brister hos andra. På samma sätt är det naturligtvis viktigt att ta till sig råd och uppmaningar från andra.

Även om man gör allt man kan för att undvika flygsäkerhetskritiska händelser händer det ändå att fel begås och incidenter eller nära incidenter inträffar. Det är då viktigt att

man rapporterar det som inträffat enligt gängse rutiner (antingen skriftligen i de formulär som finns på klubben eller muntligen till flygchefen). Huvudsyftet med denna rapportering är naturligtvis att man via lämpliga åtgärder ska undvika att liknande händelser inträffar igen.

Så, sätt flygsäkerheten främst, upplev friheten och alla fantastiska upplevelser flygningen ger oss möjlighet att ta del av.

Tomas Karlsson

Flygchefen har ordet



Nu är det snart dags att börja boka flygningar via dator och LFK hemsida på internet. Den största fördelen är att många då kan boka dygnet runt hemifrån. Det kommer naturligtvis fortfarande gå att boka via telefon till klubben för den som så vill, tänk då åtminstone i början på att den som

tar emot bokningen på klubben kanske inte alltid är så van att lägga in bokningar i klubbens bokningsdator, så att det kan ta någon minut extra. Bokningssystemet kommer naturligtvis att förfinas efterhand.

Så har då Luftfartsinspektionen upphört och dess ansvar övertagits av Luftfartsstyrelsen, vad detta innebär i praktiken för oss piloter återstår att se. Nytt telefonnummer är 011 - 4152100 och ny postadress är 601 73 NORRKÖPING, båda gäller även för ärenden till Tillsynssektionen i Bredden norr om Stockholm. När det gäller teoriprovet för PPL och IR, så kommer dessa ett tag till att kunna göras på Medborgarskolan i Linköping, men tanken är att proven så småningom ska kunna göras datoriserat hos oss på flygskolan innebärande flexiblere provtider m m.

Du som behöver göra PC för klassen Single Engine nu under våren (ditt behörighetsdatum står i certet), vänta inte till slutet av den månad då behörigheten går ut, så att du kommer i "tidsnöd". Man kan göra sin PC upptill 3 månader i förväg. Om du ändå missat ditt behörighetsdatum och måste avlägga flygprov, tänk på att din "medical" skall vara gällande vid flygprovet, det behövs däremot inte vid en PC. Tänk också på att du har ett 3:e datum att hålla reda på, nämligen själva certifikatets giltighet. Än så länge får man ingen varning när certet håller på att gå ut. Blankett för förnyelse av certet finns på Luftfartsstyrelsens hemsida.

Du som tänker flyga 12 tim andra behörighetsåret, tänk på att varje timma med flyglärare under hela det året (12 månader) kan räknas som "flygträning" för förnyelse, om den antecknas i flygdagboken. Själva förnyelsen ska du sedan under de sista 3 månaderna se till att den blir införd i certifikatet av en PC-kontrollant.

Detta är kanske min näst sista flygchefsspalt innan jag enligt planerna ska bli avlöst som flyg- och skolchef i slutet av maj. Min avsikt är i så fall att även fortsättningsvis flyga PC och viss skolning som "timlärare" efter behov, och kanske också få mer tid till vanlig privatflygning...

Pierre Andersson och Erik Dellcrantz gratuleras till sina nyförvärvade PPL.

Sture B

Glykolhaveriet.

När det sydtyska charterbolaget BAVARIAs BAC One Eleven med registreringen D-ALLI stod uppställd för start på bana 34 vid Hamburg-Fuhlsbüttels flygplats visste inte 26 av de ombordvarande att detta skulle vara det sista de gjorde i livet. Någon resa till solen vid Medelhavet skulle det inte heller bli för de resterande 36 passagerarna, två flygvärdinnorna och tre piloterna varav en styrman, vilken gick under utbildning. Bolaget hade sin huvudbas i München och på ute-stationerna var det oftast någon av piloterna som vid snabba stopp gjorde den dagliga tillsynen av planet när mekaniker inte fanns stationerad på platsen. Hamburg i Nordtyskland var ett sådant, obemannat ställe.

Det här utspelade sig under min egen Tysklands-tid alldeles i början av 1970-talet och redan då betraktades den engelska plantypen som ålderstigen, motorerna var t ex av 1950-tals teknologi. Det var också sommartid och lufttemperaturen vid starten låg runt 25 grader, detta tillsammans med att planet var maximalt lastat för att nå semester-målet utan mellanlandning utefter vägen. För att kunna ta ut full effekt ur motorerna hade man en anordning, som också fanns hos andra plantyper, där en blandning av vatten och glykol för effektiv kylning sprutades in i motorerna under ett par, tre startminuter. "Engine cooling system – ON" var den sista punkten på checklistan, och därefter "Full power"! Redan när hela startbanan passerats och man låg i svag stigning visade den första av de två jetmotorerna en röd varningslampa på panelen hos piloterna för övertemperatur. Strax därefter skar motorn och stannade helt. Några ögonblick senare hände exakt samma sak med den kvarvarande motorn. Man låg då på kanske 100-150 meters höjd någon kilometer ut från landningsbanan, fart 160 knop eller cirka 300 km/timme..

Att vända tillbaka var otänkbart, farten och höjden var alldeles för låg, det gällde nu som enda utväg att hitta ett någorlunda fritt område för en nödlandning, men marken bestod mest av villaområden, gårdar och små byar. Nästan tvärs flygriktningen gick dock en fyrfilig Autobahn och som enda tänkbara plats för

att kunna få ner det tunga planet med någon rimlig chans att överleva valde nu kaptenen att försöka nöd-landa på motorvägen. Det hela kunde att till alla delar ha gått bra, men när planet tagit mark och börjat att rutscha längs vägytan med en hastighet av kanske i början 200-250 kilometer per timma kom en korsade bro med sitt kraftiga pelarsystem. De grova cementstolparna slog in i planet, klöv det alldeles bakom cockpit och dödade alla som satt i passagerarkabinens främsta del, resten klarade sig nästan helt utan skador liksom de tre piloterna.

Vilken var nu orsaken till detta mycket osannolika och märkliga haveri? Jo, ett fenomen som är skuld till kanske 90 procent av alla olyckor, nämligen den "omänskliga faktorn" - människan och hennes brister!

En av styrmännen var alltså under utbildning och som sin övervakare hade denne en mera erfaren instruktör. Eftersom ingen egen mekaniker fanns på platsen skulle piloterna själva fylla kylvätska på motorerna från en jeepdunk, vilken alltid fanns placerad i det bakre bagage-utrymmet.

Nu var det emellertid bara så, att på samma ställe i rummet också fanns en likadan dunk utan påskrift, men vilken istället innehöll förut tankdränerad jetbensin från en tidigare daglig tillsyn, och detta förhållande kände inte de båda styrmännen till utan tog den första dunk de såg och som stod närmast till! Detta fruktansvärda misstag orsakade därvid 26 människors våldsamma död.

Jag besökte själv något senare haveriplatsen och tyckte mig kunna konstatera, att resultatet av nödlandningen i lika hög grad som maximal otur kunde rubriceras som maximal tur. Att landningen, (kraschen i realiteten), vilken i alla fall lyckades så förhållandevis väl var mot alla tänkbara odds och i efterhand förvånansvärt lik den "landning" som ett SAS-plan gjorde på ett fält vid Gottröra i närheten av Arlanda flygplats också för en hel del år sedan, men ändå lyckosammare, då ingen enda i det nästan fullastade planet omkom. . . I båda fallen har det verkat som om speciella änglar ändå ibland håller sin skyddande hand över enstaka olyckor med flygplan.

Ulf Wiberg

lfk.se

Mycket har hänt med klubbens IT-system det senaste månaderna och det främsta målet - att få ett nytt bokningssystem ter sig plötsligt inte alls så avlägset. Om allt går enligt plan så kommer bokningssystemet att gå i skarp drift i mitten av mars om inte tidigare.

Fram till dess så uppmanar vi alla er medlemmar att testa systemet så mycket ni orkar. Var absolut inte rädda för att ha sönder något utan vi uppskattar om ni ger systemet vad det tål och mer därtill. Vi testar naturligtvis mycket själva, men ju fler som testar desto mindre blir risken för att småfel förblir oupptäckta. Fel eller anomalier som upptäcks kan rapporteras i lfk.se-forumet på webbplatsen eller via e-post till it@lfk.se.

Sajten ja - även där ökar ständigt mängden upplagt material och funktioner. Nyttillkommet är t ex:

* Veckans flygfråga där man kan testa sina kunskaper

* En grundplåt till ett WAP-interface för lfk.se där vi hoppas kunna erbjuda enklare funktioner från bokningssystem, färdplaneringshjälpmedel mm. För den som undrar är WAP ett kommunikationsprotokoll för enkla "webbsidor" för presentation i framförallt mobiltelefoner. WAP-sidorna hittas på wap.lfk.se.

Ta och besök www.lfk.se för att botanisera lite. Berätta gärna för oss vad du tycker.

IS/IT-gruppen
/Erik Persson (595)