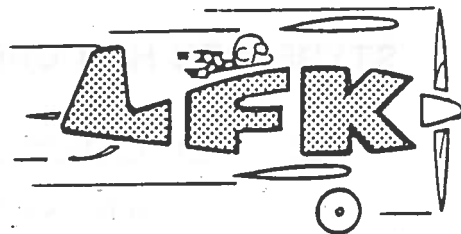


# kontakt med



## I DETTA NR

### STYRELSEN HAR ORDET

- \* Rapport från allmänna klubbmötet 27/11
- \* Nya medlemmar
- \* Medlemsavgifter 1986

### STATIONSTJÄNSTEN

- \* Arbetsplikt
- \* Jourverksamhet
- \* Jourlista

### JOHANNESS HAR ORDET

- \* Information från cert.exp.
- \* Efterlysning

### KURSVVERKSAMHETEN

- \* A-teori
- \* IFR-teori

### EKONOMI

- \* Prislista 1986
- \* Flygtidsredovisning i 1/10 timmar

### TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- \* LM och Gripen 6
- \* Gripenserien 85
- \* Nattugplan
- \* BILT 1985
- \* Prel. tävlingskalender 1986

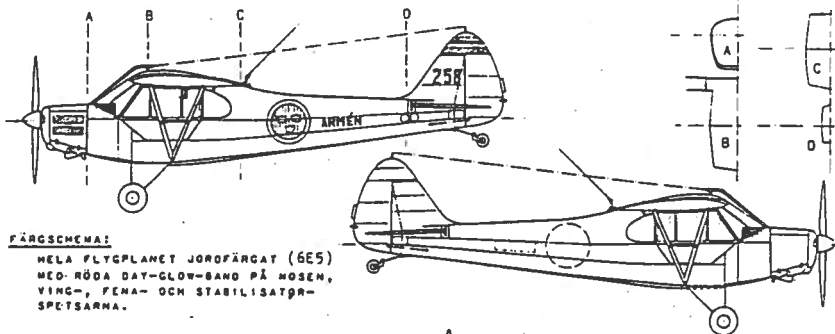
### PRESSTOPP

### JULLOTTERI

### VINJETTBIIDEN

### NÄSTA KONTAKT

7/85



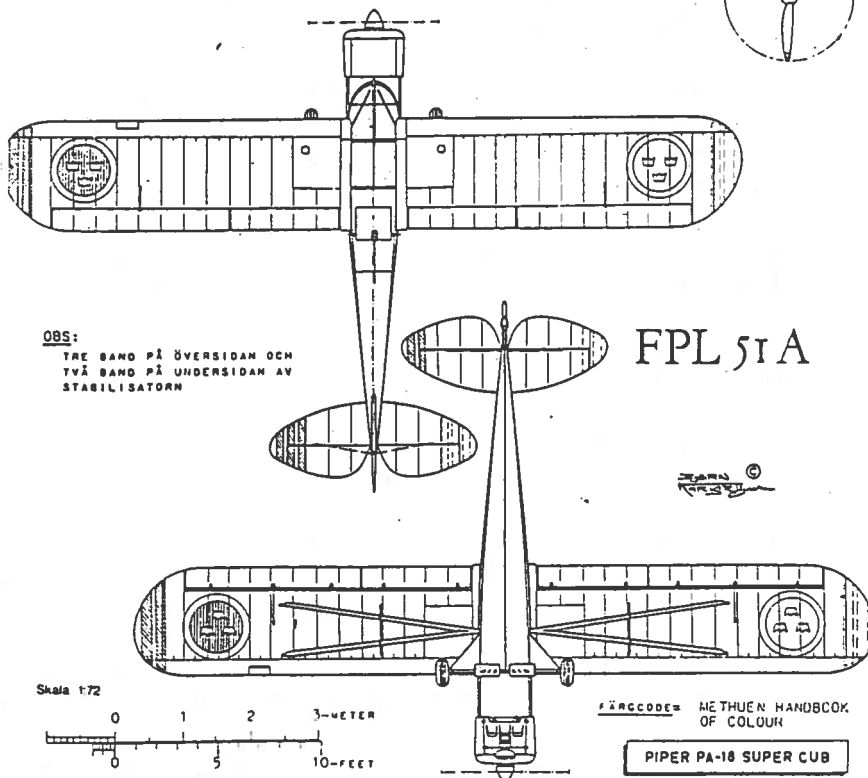
#### FÄRGSCHEMAT:

HELA FLYGPLANET JORDFÄRGAT (6E5) MED RÖDA DAY-GLOW-BAND PÅ NOSEN, VING-, FENA- OCH STABILISATORSPETSARNA.

#### MÄRKNING:

GULA (2AB) KRONOR MED SVART SVART KONTUR PÅ SLI (23B7) BOTTEN MED GUL YTTERCIRKEL. VIT TEXT PÅ FLYGKROPPEN (ARMÉN), OCH VITA SIFFROR (25B) PÅ FENAN.

PROPELLERN MÅLAD I SAMMA FÄRG SOM FLYGPLANET OCH MED RÖDA SPETSAR.



#### OBS:

TRE BAND PÅ ÖVERSIDAN OCH TVÅ BAND PÅ UNDERSIDAN AV STABILISATORN

FPL 51A

FÄRGCODER: METHUEEN HANDBOOK OF COLOUR

PIPER PA-18 SUPER CUB

LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping tel Exp och jour 013/18 32 00  
Flygchef och hangar 013/18 32 01  
Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732  
Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00  
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00  
Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrott  
Lör-, sön- o helgdagar: jourhavande 08.00-mörkrets inbrott

Redaktör: Lars-Åke Holm, tel arb 013/18 44 50, bost 013/15 86 80  
Redaktionskommitté: Lennart Angvik, arb 013/28 20 69, bost 013/15 17 73  
Björn Johansson, arb 013/11 75 30, bost 013/15 88 31  
Distribution: Tommy Nygren och Kjell-Ove Gisselson  
Adressregister: Gun Lundqvist expeditionen

## STYRELSEN HAR ORDET

### Rapport från allmänna klubbmötet 27/11.

Till det allmänna klubbmötet hade 50-talet medlemmar och andra intresserade kommit.

Där redogjordes för årets resultat hittills vilket ekonomiskt ser ganska hyffsat ut. Budget för året kanske inte kan uppfyllas helt.

Vad gäller flygtidsproduktionen ligger vi en bit under budget även om de senaste månaderna har inneburit mer flygning än vad budgeten säger. Totalt har vi flugit under tiden jan-okt 1985, 3359.45 tim (1984=3348 tim). Budgeten säger 3800 tim (4100 tim hela 1985). Med bra väder resten av året slutar vi förmodligen på ca 3800 tim. Vidare redogjordes för övriga väsentliga händelser under året, t ex försäljningen av CSE, vårt problem att skaffa mekaniker m.m.

Stor tid ägnades åt verksamheten under det kommande året. Här presenterade respektive ansvarig för de olika verksamhetsgrenarna de olika aktiviteter som planeras.

Ekonomin räknar med ett ungefärligt budgetnetto i samma storleksordning som under 1985. Detta med en budgeterad flygtid på 4100 timmar.

Klubbverksamheten startar med klubbafton i slutet av januari med ämnet "Människan och maskinen" den 29/1. (Se annan plats i Kontakten). Sedan fortsätter året med en rad högintressanta klubbaftnar, studiebesök och andra tillställningar.

Kursverksamheten redovisade A-teori, PFT, reseseminarium, IFR-teori och introduktionskurser.

Tävlingsverksamheten redovisade ett digert program för det kommande året. (Se annan plats i Kontakten).

Stationstjänsten redovisade bl a de nya regler vilka kommer att gälla för jourtjänsten framöver.

Marknadsföringen redovisade de områden man ämnar ägna sig åt under året, ex.vis 24-timmars, torgdagar, reklamskyltar, annonser m.m.

Sist men inte minst redogjorde Östgötaflyg för sin tänkta verksamhet 1986 i form av VFR-taxi, reklamsläp m.m.

H. Mennborg och O. Esping redogjorde för hemmabyggenas status. LFK-280 vilar för tillfället och MFI-9's detaljtillverkning och detaljsammanbyggnad är i full gång.

Förslag till prislista 1986-01-01 genomgicks. Ingen förändring från nu gällande lista.

Beslutades om medlemsavgifter 1986. (Se annan plats i Kontakten).

## Rapport från allmänna klubbmötet....

Redovisades förslag till flygplanparkens sammansättning. I närtid är det mest ekonomiskt att upprusta och vara rädd om flygplan vi har. På sikt får framförallt nya generationer lätta flygplan tas i beaktande.

Diskuterades differentierad prissättning och landningskort.

Tommy B.

## Nya medlemmar

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

- |       |                   |       |                      |
|-------|-------------------|-------|----------------------|
| - 135 | Lars Asp          | - 322 | Bengt-Göran Hagström |
| - 383 | Dennis Johansson  | - 652 | Per Sjöström         |
| - 548 | Kent Nilsson      | - 195 | Göran Cederberg      |
| - 421 | Rickard Karlsson  | - 568 | Klas Ohlsson         |
| - 655 | Torbjörn Sareklev | - 722 | Jonas Wallberg       |
| - 669 | Weikko Sanell     | - 256 | Morgan Falkengren    |
| - 553 | Ulf Nilsson       | - 602 | Nils Pahlsson        |
| - 665 | Tor Stavöstrand   | - 183 | Lars Bandling        |
| - 118 | Anders Andersson  |       |                      |

Tommy B.

## Medlemsavgifter 1986

Medlemsavgifterna 1986 föreslås oförändrade gentemot 1985.

<u>Födelseår</u>	<u>Ord. medlem "0"</u>	<u>Gästmedlem "G"</u>	<u>Stödj. "S"</u>
-1921	200:-	200:-	70:-
1922-1965	300:-	200:-	70:-
1966-1970	200:-	200:-	70:-
1971-	40:-	40:-	40:-

Flygande medlemmar skall tillhöra kategori "0" eller "G".

Ordinarie medlem erhåller FLYGREVYN.

Gästmedlemskap förutsätter ordinarie medlemskap i annan till KSAK ansluten klubb eller direktanslutning till KSAK.

Tillsammans med detta nummer av Kontakten distribueras en förtryckt postgiroblankett vilken vi vill att Du använder vid inbetalning av 1986 års medlemsavgift. Eventuella felaktigheter i de förtryckta uppgifterna ber vi Dig rätta till.

Tommy B.



# JOURTJÄNSTEN

## Arbetsplikt

Inför nästa verksamhetsår föreligger en del aktiviteter för att underhålla våra byggnader. Vad betyder det? Jo, klubbhusets fönster måste skrapas, grundas och ommålas. I vissa fall bytas. Yttre fasaden måste skrapas och målas. Allt detta kräver många mantimmar, och här är ett bra tillfälle att ställa upp för klubben. Några yrkesmålare har vi ej råd att anlita, så här är ett tillfälle att fullgöra den rådande arbetsplikten. Du kanske har någon god vän som är målare att rådfråga om praktiska frågor. Är Du intresserad av detta jobb så kontakta mig så fort som möjligt. 013/18 17 31, efter 18.00, 013/30174. Vi bildar en arbetsgrupp och utser en ansvarig som håller i reparationen och fördelar arbetsuppgifterna. Din anmälan är bindande, och måste komma mig tillhanda före fördelningen av jourdagarna för 1986, vilket kommer att ske i mitten av dec. Detta är ett försök att få fler av våra medlemmar att ställa upp med praktiskt arbete för stärkande av både ekonomi och klubbanda. Jobbar Du med vårt klubbhus behöver Du ej gå jour 1986.

Lage Lönn.

---

## INBJUDAN till **24-TIMMARS PÅ SKIDOR**

**Lördagen den 25 januari 1986 kl 15.00.**

**Söndagen den 26 januari 1986 kl 15.00.**

**PLATS: Grenadjärvallen 14.**

VARJE LAG FÅR BESTÅ AV HÖGST 48 DELTAGARE. INGEN TIDTAGNING.

**ANMÄLAN OM DELTAGANDE:** Med inbetalningskort och deltagarlista som Du kan beställa hos Linköpings Korpdrottsförbund, tel. 013-12 20 82, 12 84 90

**SISTA ANMÄLNINGS-DAG:** Inbetalningsdagens datum fredagen den 10 januari

**DELTAGARLISTAN:** Skall vara Korpen 5 i Larsgatan 30, 582 24 Linköping tillhanda senast FREDAGEN DEN 17 JANUARI

**ANMÄLNINGS-avgift:** 300 -/lag insättes på 24-timmarskommitténs postgiro 48 18 97-7. Inställes loppet på grund av snöbrist återbetalas 200 -/lag. Särskilt inbetalningskort enligt ovan skall användas

**RESERVDAGAR:** Fredagen den 7 febr kl 18 00-Lördagen den 8 febr kl 18 00

**PRISER:** Priser kommer att utdelas bland deltagande lag

**PLAKETT:** kommer att undelas till varje deltagare i fullföljande lag

**LAGLEDARGENOMGÅNG:** Hørsalen 14 onsdagen den 22 januari kl 19 00

**I ARRANGEMANGET SOM GENOMFÖRS FÖR 6:e GÅNGEN KAN DELTAGA:** Föreningar, korpklubb, kvartersgång, skolor m m

**ÖVRIGA UPPLYSNINGAR:** Korpens Kassa tel. 013-12 20 82, 12 84 90 dagtid. Sög Frisk tel 013-13 21 29 kvällsöd, Rune Svensson tel 013-14 24 50 kvällsöd.

**SENASTE UPPLYSNINGEN** om arrangemanget erhåller du genom att ringa "KORPENS MOTIONSTIPS" tel 013-13 07 07. Service dygnet runt.

**PS! GLÖM EJ ATT Fylla i ALLA UPPGIFTER PÅ INBETALNINGSKORTET.**



JOURVERKSAMHETEN

Nu är det sista tillfället att rädda sig från böter för jouren -85. Det behövs några som ställer upp den 23, 25, 29, 30/12 -85 och den 1/1 -86. Utlottningen av jourtillfällen för -86 kommer i "KONTAKTEN" i februari. De som vill köpa sig fria för -86 måste meddela det innan den 22/12 -85. Ring till expeditionen eller lägg en lapp i min låda på expeditionen.

Vinnare av 1 tim C152 för november blev 386 J. Johansson.

L. Tuulin

**JANUARI '86 JOUR**

1	Onsdag 1. Jan	670	M. SAVBÄCK	B 79282
2	Torsdag 2. Jan			
3	Freitag 3. Jan			
4	Lördag 4. Jan	572	KARL-OLOF OLSSON	B 0142/11219
5	Söndag 5. Jan	771	N.E. ZANDER	B 55175
6	Måndag 6. Jan	671	ANDEFS STÅHLBOM	B 178827
7	Tisdag 7. Jan			
8	Onsdag 8. Jan			
9	Torsdag 9. Jan			
10	Freitag 10. Jan			
11	Lördag 11. Jan	623	TORBJÖRN PERSSON	B 52778
12	Söndag 12. Jan	623	TORBJÖRN PERSSON	B 52778
13	Måndag 13. Jan			3
14	Tisdag 14. Jan			
15	Onsdag 15. Jan			
16	Torsdag 16. Jan			
17	Freitag 17. Jan			
18	Lördag 18. Jan	623	TORBJÖRN PERSSON	B 013/182920
19	Söndag 19. Jan	384	BJÖRN JOHANSSON	B 158831
20	Måndag 20. Jan			4
21	Tisdag 21. Jan			
22	Onsdag 22. Jan			
23	Torsdag 23. Jan			
24	Freitag 24. Jan			
25	Lördag 25. Jan	528	KENT MÅNSSON	B 214460
26	Söndag 26. Jan	94	P-O JONSSON	B 104358
27	Måndag 27. Jan			5
28	Tisdag 28. Jan			
29	Onsdag 29. Jan			
30	Torsdag 30. Jan			
31	Freitag 31. Jan			

**FEBRUARI '86 JOUR**

1	Lördag 1. Feb	528	KENT MÅNSSON	B 214460
2	Söndag 2. Feb	384	BJÖRN JOHANSSON	B 158831
3	Måndag 3. Feb			6
4	Tisdag 4. Feb			
5	Onsdag 5. Feb			
6	Torsdag 6. Feb			
7	Freitag 7. Feb			
8	Lördag 8. Feb	373	M JONSSON	B 150102
9	Söndag 9. Feb	671	GREGER FRANSSON	B 156733
10	Måndag 10. Feb			7
11	Tisdag 11. Feb			
12	Onsdag 12. Feb			
13	Torsdag 13. Feb			
14	Freitag 14. Feb			
15	Lördag 15. Feb	274	ROLF FLYGH	B 0142/26482
16	Söndag 16. Feb	274	ROLF FLYGH	B 0142/26482
17	Måndag 17. Feb			8
18	Tisdag 18. Feb			
19	Onsdag 19. Feb			
20	Torsdag 20. Feb			
21	Freitag 21. Feb			
22	Lördag 22. Feb	418	SÖREN KARLSSON	B 88027
23	Söndag 23. Feb	418	SÖREN KARLSSON	B 88027
24	Måndag 24. Feb			9
25	Tisdag 25. Feb			
26	Onsdag 26. Feb			
27	Torsdag 27. Feb			
28	Freitag 28. Feb			

## JOHANNES HAR ORDET

Alla LFK-piloter måste läsa AIC-B 149/1985, 17 OCT.  
Det gäller Färdplan 85!

Ny färdplansblankett tas i bruk den 21 november 1985.  
Den är Blå. En vädjan! Riv inte åt Dig fler blanketter av den nya än Du behöver. Det kommer att finnas så det räcker åt alla som har behov av blanketten. Nya färdplansblanketten ligger på samma plats som förr i bokhyllan i bokningsrummet.

Flygväder Malmen Met på TV! Vi har nu fått ett fint och bra hjälpmedel i LFK. En TV-monitor som ger oss väderbriefing varje dag mån - fre från Met-Malmen. Man kan avläsa förändringar som sker under hela dagen. Ett stort tack till SAAB och teknikerna som har installerat systemet hos oss. Systemet med väder-TV i LFK förtar ingalunda piloternas skyldighet att tala med meteorologen!

Jag vill med skärpa påpeka att vi som arbetar på LFK under dagtid inte ger några väderbriefingar med hjälp av det nya systemet på telefon! Systemet är till för piloter som står på LFK och har planerat sin flygning i Östgöta TMA. Så ta en titt på monitorn före start men skruva inte på knapparna! Ett bra hjälpmedel har vi fått i LFK som vi nog är ensamma om som Flygklubb och flygskola.

### Säk-Mat

Flytvästar, livbåtar, nödpackar, All säkerhetsutrustning är till för att klara nödlägen! Behandla ej denna utrustning som det skulle vara någon sorts badutrustning. Du som pilot är skyldig att informera dina pax hur utrustning skall handhas. Tyvärr har 2 flytvästar kasserats på grund av felaktigt handhavande, det kostar pengar!

Ta det lugnt vid taxning. Det börjar bli frosthalka och risken ökar att någon tappar kontrollen på grund av för snabb taxning. Du har väl inte så brått!?

Hösten har varit skonsam mot oss flygare, fint flygväder och det har gett oss tillbaka förlorade flygtimmar från sommaren. Flyg väl, planera väl så får vi i LFK ändå ett skapligt resultat för 1985.

Till sist önskar jag och personalen på LFK alla ett Gott Slut och ett Bra 1986. Hugg i alla LFK-are.

GOD JUL. Flyg väl!

Johanness.

OBS! Till alla LFK-are!

Vi börjar det Nya flygåret 1986 med en föreläsning!

Människan och Flygmaskinen

av

Olle Löfgren, KSAK (proffs på ämnet!)

29/1 1986 kl 19.00 - 22.00.

Samling i Receptionen, Civila Flygplan 340.  
Missa inte detta! Jag lovar att det är mycket intressant för alla! Vi avslutar med öl och landgång till självkostnad. Boken i ämnet kommer att finnas för deltagare som vill köpa den. Priset är 50 kr. Den är värd priset! Missa inte detta tillfälle!

Hälsningar

Johanness.

Information från certifikatexp.

För att underlätta certifikathanteringen vid expeditionen kommer ett nytt system att införas under 1986, omfattande bl a byte av dator. Under en övergångsperiod (för inkörning av systemet) kommer detta tyvärr att medföra förlängda handläggningstider, särskilt vid förnyelse av certifikat.

Vi vill därför uppmana certifikatinnehavare att inkomma med förnyelsehandlingar så tidigt som möjligt, helst månaden före förnyelsemånaden. Observera att allmän läkarundersökning får utföras kalendermånaden före certifikatets förnyelsemånad utan att förnyelsedatum ändras.

Förmodligen blir det nödvändigt att vid vissa tillfällen utfärda interimsbevis i stället för ordinarie behörighetshandling. Behörighetshandlingen kommer då att sändas så snart som möjligt därefter.

Vi tackar på förhand för Er förståelse för de problem som kan uppkomma.

Personalen på cert-exp.

Efterlysning!

Vem har "lånat" vårt spett! Vi behöver det omgående!  
Hangarportar sitter fast.

Johanness.



## KURSVERKSAMHETEN

### A-teori

Vårens kurs börjar den 18 februari 1986 så det är ny åter dags att värva nya flygare! Gå igenom din bekantskapskrets och se om du kan övertyga någon om att han/hon bör lära sig flyga. Man kan också delta i enbart teorikursen.

### IFR-teori

En ny kurs beräknas starta under 1986 i samarbete med Norrköpings AFK. Möjligheter finns att göra den praktiska utbildningen på LFK flygplan. Även simulatordelen kan utföras hos oss.

### Anmälan

Anmälningar till både A- och IFR-kursen mottages av Sture Bjelkåker, helst skriftligt via LFK exp.

Upplysningar lämnas gärna på tel 181656 (A), 150902 (B).

## EKONOMIN

### Prislista 1986

Grundprincipen för 1986 års prislista är att 1985 års uthyrningspris ska bibehållas. Med anledning av att flygtidsredovisning i tiondels timmar införs kommer dock priserna troligen att justeras till jämna 10-tal kronor.

Ul-priset för respektive flygplantyp blir då:

C-152	320 SEK/h
C-172	430 SEK/h
C-182	660 SEK/h
MFI-15	460 SEK/h
CUB	320 SEK/h (beroendé på hyrpris från LSKF).

Ett villkor för att dessa priser ska kunna bibehållas även nästa år är förstås att bränslepris och bränsleskatt inte ökar.

### Flygtidsredovisning i 1/10-dels timmar

Som vi tidigare meddelat har styrelsen beslutat införa flygtidsredovisning i tiondels timmar. Avsikten är främst att för enkla en del administrativ uppgifter. Det nya systemet kommer att införas vid årsskiftet. Minsta tillåtna flygtid blir nu 0.3 timmar (ca 18 minuter). En "lathund" för konvertering från minuter till tiondelar kommer att finnas vid dagbeskedspärmen.



# TÄVLINGSVERKSAMHETEN

## LM och GRIPEN 6, 85-10-19

på Saab-fältet. Tävlingsarrangörer Erik o Björn Kullberg.

Linköpingsmästare i landning:

1.	Nils-Eric Zander	62 pr
2.	Torbjörn Persson	69 pr
3.	Seve Barth	76 pr

20 deltagare, 1 bröt, 2 motorseglare deltog.

## GRIPEN-SERIEN 1985

(3 bästa av 6 tävlingar)

<u>Totalsegrare</u>	<u>Sammanlagda prickar</u>
1. Seve Barth	249
2. Senny Barth	310
3. Nils-Eric Zander	369

26 deltagare, 15 fullföljda.

## NATTUGGLAN 4, 85-10-28

1.	Nils-Eric Zander	66 pr
2.	Senny Barth	71 pr
3.	Tage Wennström	103 pr

9 deltagare.

## NATTUGGLAN 5, 85-11-18.

1.	Tage Wennström	36 pr
2.	Nils-Eric Zander	45 pr
3.	Sören Karlsson	49 pr

8 deltagare.

## NATTUGGLAN 6, 85-11-25.

1.	Seve Barth	41 pr
2.	Nils-Eric Zander	42 pr
3.	Senny Barth	47 pr

7 deltagare.

## NATTUGGLESERIEN 1985

(3 bästa av 6, sammanlagda prickar)

1.	Senny Barth	132 pr
2.	Nils-Eric Zander	137 pr
3.	Tage Wennström	173 pr

11 deltagare, 8 fullföljda.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN...BILT 1985

1.	Nils-Eric Zander	11.166 poäng
2.	Seve Barth	10.146 poäng
3.	Senny Barth	10.122 poäng

52 deltagare.

PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB 1986.

<u>Datum</u>	<u>Kl</u>	<u>Tävling / Arrangemang</u>	<u>Arrangör / Ansvarig</u>
02-17	18	Mörkerträning	C M Danielsson
02-24	18	NATTUGGLAN 1	"-----
03-03	1830	"----- 2	Seve Barth
03-10	19	"----- 3	N E Zander
03-15	10	GRIPEN 1	Lars Grönlund
04-14	17	"----- 2	Seve Barth
04-19 (04-26)	08	VÄRTÄVLINGEN	C M Danielsson/ /Leif Thelander
05-12	17	GRIPEN 3	Leif Thelander
05-31/ /06-01		STJÄRNTÄVLINGEN , Visingsö	KSAK/FSF/JFK(Jönköping)
06-02	17	GRIPEN 4	B-G Nilsson
06-13/ /06-15		SM i Prec , Norrköping	KSAK/FSF/NAFK (Norrköping)
06-27/ /06-29		NM i Prec , Linköping	KSAK/FSF/LFK
08-11	17	GRIPEN 5	Håkan Bengtsson
08-11/ /08-17		EM i Prec , Lodz (Polen)	
08-15/ /08-17		SM i CFFK , Halmstad	KSAK/FSF/HFK (Halmstad)
08-23/ /08-24		AUGUSTINAVEN , Norrköping	Inställd (troligen)
09-13/ /09-14	08	KM och/eller DM , Linköping	Sture Bjelkåker
09-27 (10-04)	08	GULA SPÅRET	Lars Grönlund/ /B-G Nilsson
10-18	10-13	LM & GRIPEN 6	Erik Kullberg/ /Björn Kullberg
10-27	1730	NATTUGGLAN 4	C M Danielsson
11-10	17	"----- 5	Seve Barth
11-24	17	"----- 6	Senny Barth

## PRESSTOPP

### Nytt flygplan

Nu har LFK/ÖF tagit det första steget in i två-motorvärlden! Östgötaflyg har nämligen köpt 25% av SE-GKR, dvs den Cessna 337 "Sug och blås" som länge funnits på fältet och flugits av Thomas Bendt, Rolf Blomstedt och Anders Östlund.

Flygplanet har i första hand köpts för att användas som taxiflygplan och uthyrning till bl a Saab. Mycket kvalificerade klubbmedlemmar (i princip tvåmotorbehörighet och I-bevis) kan dock få flyga in sig. Timpriset kommer i så fall att vara bortåt 1,000 kr.

## JULLOTTERI

### MISSA INTE CHANSEN!

Köp en flyglott i LFK:s stora jullotteri.

Vinster:	1:a	1,000:-	till pilotkonto
	2-3:e	500:-	" "
	4-6:e	250:-	" "
	7-16:e	Julskinka à	150:-
	17-36:e	Julchark à	50:-

Pris: 100:-, vi drar från pilotkonto.

Ring bara exp. och beställ en lott!

SKYND DIG - ENDAST 100 LOTTER.

Dragning den 18 december, vinstutdelning den 19 december efter kl 18.00. LFK bjuder på glögg och pepparkaka!

## VINJETTBILDEN

Vinjettbilden denna gång föreställer PA-18 Super Cub i svenska flygvapnets "färger".

## NÄSTA KONTAKT

Preliminärt mausstopp för nästa Kontakt är 2 februari 1986.

GOD JUL och GOTT NYTT ÅR

önskas alla läsare av "Kontakt med LFK".

DEN BÄSTA JULKLAPPEN KÖPES PÅ FLYGKLUBBEN

# LFK:s Jubileumsbok

Späckad med Fakta, Minnen, Äventyr, Kåsener och Personligheter.



**Bland författarna märks**  
 Stig Kemell    Bo Lundberg    Claes Smith  
 Lennart Berns    Erik Bratt    Tore Gulstrand

**Ur innehållet**  
 Den första loggboken    Äventyrlig broföreses  
 Mr Cub    Flickgrammen    Civil Flygförkamp  
 Klubbflygplan förr och nu

208 sidor - Omfattande bildmaterial   Cirkapris 85 kr

## DEN BÄSTA PRESENTEN

SNÖN ÄR HÄR....

.... och med den ser vi fram mot 1986 års första och nästan största klubbaktivitet:

Anmäl dig på listan på klubben!

I föregående Kontakt orienterades om kommande renovering av vårt klubbhus. Vi efterlyste intresserade att ställa upp och hjälpa till.

Du har väl glömt bort att anmäla Dig? Vi har bara fått in ett (1) namn! Här kan du verkligen göra en insats för klubben fram på värkanten.

Väl mött!

JOURVERKSAMHETEN

Hej, som väntat saknas det en hel del jourfolk för -86, närmare bestämt 83 tillfällen som ej är tecknade. P.g.a en del problem har vi ej lottat ut jurerer på de som inte skrivit upp sig och de får en sista möjlighet fram till den 17/2 -86. Ring mig på tel 013/18 23 66 så bokar jag in er för juren -86. De som inte har bokat jour för -86 efter 17/2 -86 kommer att lottas ut på dagar, oavsett heldag som vardag, och de ansvara fullt ut för sin jourdag.

Hoppas verkligen att jag kan presentera en fullständig jourlista för -86 i nästa "kontakten".

Vinnare av C152 1 tim för december blev 122 L ANDERSSON.

**FEBRUARI '86 JOUR**

1	Lördag	21 Feb	528	KENT MÅNSSON	B 214460
2	Söndag	22 Feb	384	BJÖRN JOHANSSON	B 158831
3	Måndag	23 Feb			6
4	Tisdag	24 Feb			
5	Onsdag	25 Feb			
6	Torsdag	26 Feb			
7	Freitag	27 Feb			
8	Lördag	28 Feb	373	M JONSSON	B 150102
9	Söndag	29 Feb	261	GREGGER FRANSSON	B 156733
10	Måndag	1 Mar			7
11	Tisdag	2 Mar			
12	Onsdag	3 Mar			
13	Torsdag	4 Mar			
14	Freitag	5 Mar			
15	Lördag	6 Mar	274	ROLF FLYGH	0142/26482
16	Söndag	7 Mar	274	ROLF FLYGH	0142/26482
17	Måndag	8 Mar			8
18	Tisdag	9 Mar			
19	Onsdag	10 Mar			
20	Torsdag	11 Mar			
21	Freitag	12 Mar			
22	Lördag	13 Mar	418	SÖREN KARLSSON	B 88027
23	Söndag	14 Mar	418	SÖREN KARLSSON	B 88027
24	Måndag	15 Mar			9
25	Tisdag	16 Mar			
26	Onsdag	17 Mar			
27	Torsdag	18 Mar			
28	Freitag	19 Mar			

**MARS '86 JOUR**

1	Lördag	8 Mar	551	BERT NORDGREN	B 151724
2	Söndag	9 Mar	733	LM WESTBERG	B 132925
3	Måndag	10 Mar			10
4	Tisdag	11 Mar			
5	Onsdag	12 Mar			
6	Torsdag	13 Mar			
7	Freitag	14 Mar			
8	Lördag	15 Mar	733	LM WESTBERG	B 132925
9	Söndag	16 Mar	733	LM WESTBERG	B 132925
10	Måndag	17 Mar			11
11	Tisdag	18 Mar			
12	Onsdag	19 Mar			
13	Torsdag	20 Mar			
14	Freitag	21 Mar			
15	Lördag	22 Mar	591	PER PERSSON	B 65331
16	Söndag	23 Mar	384	BJÖRN JOHANSSON	B 158831
17	Måndag	24 Mar			12
18	Tisdag	25 Mar			
19	Onsdag	26 Mar			
20	Torsdag	27 Mar			
21	Freitag	28 Mar			
22	Lördag	29 Mar	627	HENDRIK PENNO	B 104277
23	Söndag	30 Mar	658	K. SKYBJER	73222 182972
24	Måndag	31 Mar	266	G FRANZON	B 80369
25	Tisdag	1 Apr	733	LM WESTBERG	B 132925
26	Onsdag	2 Apr	473	L LINDQVIST	52274 182216
27	Torsdag	3 Apr	261	GREGGER FRANSSON	A 191000 B 156733
28	Freitag	4 Apr	368	HÅKAN JANSSON	0142/26152
29	Lördag	5 Apr			
30	Söndag	6 Apr	245	C Eriksson	013/121384
31	Måndag	7 Apr	418	SÖREN KARLSSON	B 88027

*lyft till 28/3 med Håkan Janzon*

*Mars*

*lyft till 1/3*

# TEKNISKA TJÄNSTEN

## Ny mekaniker

Som väl alla vet är vår mek Kalle Gustavsson sjukskriven sedan ett halvt år. Detta har medfört att vårt behov att anställa en ny mekaniker varit akut.

Ansträngningarna har slutligen lyckats och från 1 februari börjar Bernt Skoog på heltid hos oss. När Bernt blir varm i kläderna är det också meningen att han skall överta tekniska chefsskapet.

Bernt, som är en känd flygentusiast och medlem i klubben sedan länge, kommer närmast från FFV-Aerotech, Malmslätt. Han kommer också att fortsätta hjälpa till med att utveckla verksamheten inom Östgötaflyg.

Vi önskar Bernt välkommen till oss och Kalle god bättring.

## LOTTERIVERKSAMHETEN

### Lotteriförsäljning i Skäggetorp Centrum

Vi har erbjudits att sälja ett lotteri på 30.000 lotter i Skäggetorp Centrum under april månad 1986 - om vi själva skaffar försäljare.

Kan Du själv, eller känner Du någon i din bekantskapskrets (ungdom, pensionär eller annan) som mot viss ersättning kan tänkas åta sig några dagars försäljning.

Centrum är öppet vard : 09.00 - 18.00  
lörd : 09.00 - 14.00

Kan vi lösa detta ger det ett ganska bra ekonomiskt tillskott i klubbkassan.

Vet Du någon intresserad - kontakta: Sture Axelsson  
Tel bost: 013-15 26 01  
arb : 013-10 24 40

men gör det snabbt för vi måste lämna besked om vi vill utnyttja erbjudandet i början av februari.

Sture Axelsson.



## VIKTIGT - VIKTIGT - VIKTIGT

Vi har nu fått ett fastställt VÄNTLÄGE för SAAB ESSL. Väntläget ligger norr om fältet och är döpt till Malmskogen. Läs i AIP!

### Johannes tar till orda:

Får man be om en liten skärpning? När Du ställer ifrån Ditt flygplan efter flygning - kolla med checklistan att Du stänger av ALLT. På kort tid har vi som skall igång på morgonen med skolflygning tvingats ställa av flygning på grund av att huvudströmbyrtaren stått på under natten. Tomt batteri och en massa trassel! Detta kostar pengar och utebliven flygtid.

När Du skriver intern färdplan i LFK så förekommer allehanda konstiga siffror angående aktionstiden. Läs handboken till flygplanet!

Dessutom en efterlysning av den ena av våra Bottlang-manualer. Titta efter hemma eller i Din väska om Du av misstag fått den med Dig. Gör oss tjänsten att snabbt ställa den tillbaka.

Johanness

### "Gamla" jourhavande

Hör Du till dem som förr var jourhavande i klubben? Då kanske Du rent av också är en av de många som ännu inte lämnat tillbaka nyckeln till klubben. Tag detta som en uppmaning att göra det snarast, så slipper vi besväret med att ringa upp var och en för en påminnelse.

### Lån av klubbens lokaler

Vårt klubbhus är ju för det mesta inbokat för klubbens olika verksamheter, men ändå finns det möjligheter att boka in sig för privata tillställningar, speciellt vid helger.

För att få ordnade regler för detta införs att bokning skall ske hos Monika. Följande bestämmelser gäller:

Låntagaren ansvarar att lokalerna senast 08.00 dagen efter lån är städade och återställda i ursprungligt skick.

Låntagaren ansvarar för ljussläckning samt låsning av gånggrinden SAAB. Nyckel disponeras i samband med lånet. En mindre avgift tas ut och ska betalas kontakt i samband med avhämtning av nyckeln. Storleken på avgiften är enligt nedan:

Lokalhyra är 5 kr per deltagare dock minst 50 kr.

Lektonssalen kan också hyras för konferens eller möte av företag eller förening. Samma förusättning som ovan gäller men taxan är

08.00 - 12.00 50 kr / 13.00 - 17.00 50:- / 18.00 - 24.00 100:-

För förening ansluten till KSAK, FSF eller med direkt flygfrämjande verksamhet, där LFK-medlem ansvarar för lokalen kan befrielse eller nedsättning av avgiften beviljas av styrelsen.

AIP nr 264 1979-04-19

Ändrade öppethållningstider	Örnsköldsvik	AFIS
GEN 3	Gällivare	AFIS, MET
	Borlänge	AFIS, MET
	Gävle-Sandviken	AFIS, MET

Nya sidor i hela kapitlet	COM 2-1
p g a ny kolumnindlening, se	COM 0-1

AIP-MAP	Nya kartor	LINKÖPING/SAAB	VAL
		HOLDING!	
		LINKÖPING/MALMEN	IAL
		VÄSTERÅS/HÄSSLÖ	IAL

<u>MFL</u>	nr 23-E	Haveri på badstrand
	nr 22-C	Sammanställning över rapporterade störning

### T-SHIRTS

Som Du ser får Du med den här Kontakten ett beställningskort för våra nya T-shirts, som kommer att levereras i början av juni. Tröjorna kommer att bli likartade de vi hade för några år sedan. Dessa gick åt väldigt snabbt, så vill Du förvissa Dig om att få en tröja den här gången bör Du beställa omgående. Vi har ju dessutom ett extra erbjudande om Du beställer före 1 juni - Du får hela fem kronor rabatt per tröja. Observera att tröjorna även finns i barnstorlek den här gången.

### MANADENS SPECIAL

I Kontakten kommer vi fortsättningsvis mer eller mindre regelbundet ha en gästskribent som skriver om ett speciellt ämne. Den här gången har CHRISTER SPÅNGBERG vid FOA59 (Flygmedicin) sänt oss en intressant artikel om

### SYREBRIST VID FLYGNING

Du har säkert någon gång lagt märke till att Du andas, dvs drar in luft genom näsan och munnen. Dina lungor känner Du säkert till också. Var de finns i alla fall. För det mesta tänker Du inte på andningen eller lungorna. Det mesta fungerar som det ska när Du går omkring i Ditt dagliga värv. Men när Du ägnar Dig åt hobbies på hög nivå som flygning, fallskärmshoppning, ballongflygning eller alpinism, så fungerar Du inte riktigt lika bra längre.

Då Du lyfter upp från marken uppstår ett allvarligt problem, nämligen syrebrist. Luften vi andas innehåller ungefär 21 % syre, 78 % kvävgas och 1 % övriga gaser. Även på hög höjd är atmosfärens sammansättning likartad. Andelen syre minskar alltså inte med tilltagande höjd. Det är luftens tryck som minskar och därmed också syrets. På 5500 meter har trycket halverats. Markytans 760 mm Hg har blivit 380 mm Hg. På 10500 m har trycket minskat till 190 mm Hg.



Trycket hos syret i den inandade luften är av stor betydelse för hur syreupptagningen i lungorna ska fungera. Lungorna består av ett mycket stort antal små blåsor, som omges av fina blodkärl. När den röda blodkroppen kommer till lungan är den i det närmaste tom på syre, dvs den har ett lågt syrepartialtryck. Luften, som Du just har inandats har ett högre syrepartialtryck och syret förmår på detta vis tränga genom lungblåsornas väggar och sedan fästa vid de röda blodkropparna, som transporterar syret ut i kroppen till någon plats där det behövs, t ex högra benets vadmuskel, som arbetar med att ge höger sidroder. I muskeln förbrukas syre vid arbetet och syrepartialtrycket minskar medan koldioxidens partialtryck ökar. Koldioxid, vatten och värme är några av de biprodukter som bildas vid arbete. De röda blodkroppar, som passerar har ett högt syrepartialtryck och ett lågt partialtryck hos koldioxiden. Genom tryckdifferenserna mellan gaserna i muskelns celler och i blodet sker ett utbyte av de olika gaserna. Det blod som passerat muskeln och som nu går tillbaka till lungorna är rikt på koldioxid ( $\text{CO}_2$ ) och fattigt på syre ( $\text{O}_2$ ). Det innebär att hela förloppet kan börja på nytt i lungorna på grund av skillnaderna i tryck.

Vad händer då när trycket hos syret minskar med ökande höjd?

Det som händer är att tryckdifferensen mellan lungans syre och blodets syre blir allt mindre. De röda blodkropparna kommer att föra runt allt mindre syre i kroppen och syrebrist uppstår. Känsligast för syrebrist är hjärnan och ögonen och det är just därifrån som de första varningssignalerna kommer, Symptomen på syrebrist är personliga och drabbar lite olika beroende på bl a ålder, kondition och om man är rökare eller inte. Följande symptom kan sägas vara typiska för syrebrist:

- Dåsighet
- Försämrat mörkerseende
- Blå nagelbäddar och blå läppar
- Darrhänthet
- Försämrad omdöme
- Minskat synfält
- Försämrat närminne
- Svårighet att fatta beslut

Syrebrist är de höga höjdernas hot mot flygaren. Under 3000 m är risken för allvarlig syrebrist minimal, men Du skall veta att Du blir påverkad av syrebrist även på denna höjd. Dåsighet och försämrat mörkerseende kan uppträda. På höjder mellan 3000 och 6000 m råkar alla ut för syrebrist. Givetvis då allt allvarligare ju närmare 6000 m Du kommer. På höjder över 6000 m är faran för syrebrist akut. Tiden till medvetslöshet är kort och brukar anges till 2 minuter på 9000 meter.

I civila flygplan med tryckkabin är aldrig kabinhöjden över 2500 m, medan man i militära flygplan tillåter en kabinhöjd på max 9000 m. Detta innebär att Du i ett civilt flygplan aldrig kommer upp till de höjder, som ger allvarlig påverkan av syrebrist. Var dock alltid på Din vakt när Du flyger på hög höjd. Kabintrycket kan försvinna och då ökar höjden till verklig höjd.

Ett sätt att lösa problemet med syrebrist är att tillsätta syrgas till den inandade luften. Genom att öka inblandningen av syre i

inandningsluften höjs syrets partialtryck, då ju syrets partialtryck beror på hur hög andel av andningsluften som är syrgas. I normal luft 760 mm Hg luftryck utgör syrets partialtryck ungefär 1/5-del av 760 mm Hg, dvs ca 160 mm Hg. Om syrets procenthalt ökas till 40 % så ökar ju också syrets partialtryck till det dubbla. På detta sätt går det att klara sig upp till höjder runt 12000-13000 m. På högre höjd måste trycket höjas på inandningsluften för att kompensera för det låga ytterluftstrycket.

Vad gör Du nu om Du misstänker att Du lider av syrebrist? Om flygplanet har syrgasanläggning ska Du använda den samtidigt som Du minskar höjden under 3000 m. Om Du inte har tillgång till syrgas ska Du snabbt minska höjden till under 3000 m.

Till sist: Var alltid på Din vakt mot syrebrist när Du flyger på hög höjd. De första symptomen är svåra att upptäcka p g a att de smyger sig på Dig. Om det flygplan Du flyger har syrgasanläggning ska Du se till att Du verkligen kan använda den.

Om Du har några frågor eller är intresserad av ytterligare kunskaper om syrebrist kan Du ringa mig, tel 013/29 92 50 ankn 285 på dagtid eller hem 013/15 78 02. Jag lovar att försöka hjälpa Dig efter bästa förmåga.

Christer Spångberg  
FOA59 Flygmedicinska institutionen  
Fack  
580 13 Linköping

Christer kommer igen redan i nästa Kontakt och då kan Du läsa om en annan intressant företeelse, nämligen "hyperventilation".

## TÄVLINGAR

### SM i motorflyg

Om det inte blir problem med för stort antal anmälningar kommer 10 LFK-are att delta i SM 29 juni - 1 juli i Östersund. En plats är fortfarande vakant. Anmäl Dig snarast.

### Rapport från FLYGSPORTDAGEN

ÖGFSF:s flygsportdag på Malmen den 6 maj gynnades av bra flygväder även om den riktiga vårvärmen inte hade infunnit sig. Ca 400 besökare kunde se fyra flygsportgrenar utövas av sammanlagt 44 deltagare från sju klubbar.

Hängflygarna från Falköping med Leiler Karlsson i spetsen kom ej i luften men lyckades ändå intressera många för sin sport. I luften kom dock Karl-Erik Henriksson (LSFK), som gjorde en förnämlig uppvisning i avancerad flygning med segelflygplan.

Ballongtävlingen, som gällde DM, vanns av Sten- Åke Björnstedt, Skänninge Ballongklubb. Tävligen gick ut på att landa närmast en annan ballong (den s k "haren"), som hade startat före de tävlande och sedan landat på ej förutbestämd plats.

Fallskärms hoppningen vanns av Roland Lagerkvist, som landade mitt i prick alla tre hoppen. På fjärde plats, med sammanlagt 18,75 m, kom Christer Åqvist, som är initiativtagare till flygsportdagen och i dess sanna anda startade i två grenar.

Kenneth Hensner, Motala FK, snuvade hemmaflygarna på segern i segelflygarnas tävling.

I motorflygarnas landningstävling blev resultaten medelmåttiga trots att vinden var stabil, måttlig och i banans riktning. Det berodde kanske på att man gjort vad som avsågs, njöt av flygsport, träffades och hade trevligt. Norra banhalvan gällde som tävlingsstråk, vilket en av deltagarna kommenterade med att han hade landat utanför stråket förut, varpå han i sin första landning upprepade detta misstag och därmed spolerade ett annars bra resultat. Priser hade välvilligt skänkts av Saab-Scania AB.

### Resultat

1. Sture Lahrin	63 pr	11. Göran Haeger	252 pr
2. Ulf Ringh	77 "	12. Lars Olsson, NAFK	267 "
3. Hans Mennborg	84 "	13. Ulf Edlund	273 "
4. Nils-Eric Zander	116 "	14. Leif Thelander	290 "
5. Christer Åqvist	119 "	15. Rune Carlsson	292 "
6. Tage Wennström	125 "	16. Per Hildebrand	302 "
7. Göte Agenhed	136 "	17. Lars-Erik Wallhagen	306 "
8. Gunnar Franzén	151 "	18. Björn Schönnings NAFK	425 "
9. Gösta Niss	156 "	19. Lars Nilsson, Malmens FK	462 pr
10. Stig Svensson	205 "		

Dagen därpå, dvs måndagen den 7 maj, var det återigen dags för en landningstävling. Då var det den tredje deltävlingen i Viggenserien. Varierande turbulens, regn tidvis, solglitter i bannan tidvis, skymning mot slutet av tävlingen och växlande svaga vindar (efter en stunds medvind på bana 29 fick de tre sist startande landa på bana 11) gjorde att antalet tävlingsförhållanden var lika många som antalet tävlande. De flesta av de garvade tävlingsflygarna visade sig emellertid hyggligt behärska sitt speciella väder/ljusförhållande. Resultatlistan fick därför ett inte alltför "onormalt" utseende med rutinerade Sture Lahrin i toppen (tvåa i 1978 års Viggenserier).

1. Sture Lahrin	24 pr	11. Nils-Eric Zander	152 "
2. Håkan Jansson	35 "	12. Lennart Pettersson	200 "
3. Tage Wennström	46 "	13. Tomas Bendt	247 "
4. Ulf Ringh	55 "	14. Per Hildebrand	255 "
5. Göte Agenhed	63 "	15. Harald Lindstrand	262 "
6. Gösta Niss	71 "	16. Leif Thelander	267 "
7. Eskil Wiklund	104 "	17. Lars Olsson,	307 "
8. Stig Svensson	106 "	18. Göran Haeger	400 "
9. Christer Åqvist	114 "	19. Bengt Magnusson	420 "
10. Hans Mennborg	117 "		

## Safari-tävlingen

Rykande färiska resultat från Safari-tävlingen lördagen den 19 maj har kommit in per telefon från tävlingsledaren Nils-Erik Zander. Som framgår från resultatlistan så fick vi långväga besök till den här tävlingen. Dels då Lars-Ewert och Anita Lööf, som till "vardags" bor i Trollhättan och är aktiva i Halle-Hunnebergs Flygklubb, men som aldrig missar en tävling i LFK. En annan tävlingsintresserad, Arnold Sundström, hade flugit ända från Uddevalla för att delta i Safari-tävlingen.

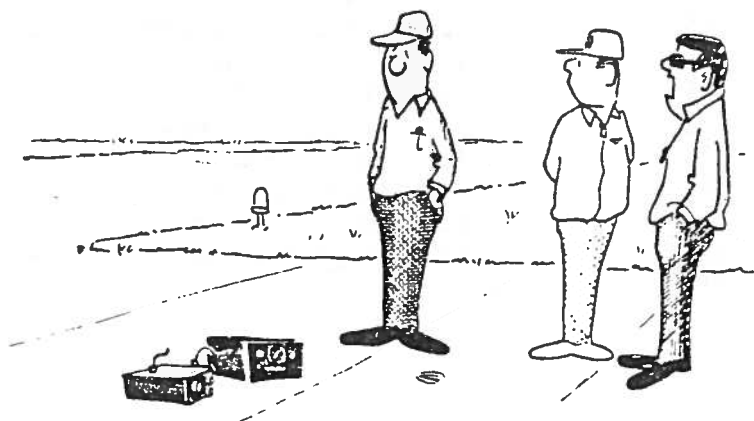
Segrerare blev Christer Åqvist, som var bäst både i navigeringsdelen och i landningsmomentet. Han hade t ex endast 6 sekunder fel på tidhållningen och lyckades väl med landningarna med 30 prickar. Bäst i specialmomentet (fotomål och dukmål) blev Sture Lahrin med 28 prickar i det momentet. Titelförsvaren från 1978 Eskil Wiklund kom 3:a och får vid nästa årsmöte lämna vandringspriset, en Saab Safari-modell, vidare till Christer.

Här är hela listan:

1. Christer Åqvist	84 pr	9. Lars-Ewert Lööf	568 pr
2. Sture Lahrin	179 "	10. Gösta Niss	586 "
3. Eskil Wiklund	183 "	11. Lennart Pettersson	627 "
4. Ulf Ringh	268 "	12. Göran Haeger	800 "
5. Håkan Jansson	303 "	13. Lars Olsson, NAFK	832 "
6. Rune Carlsson	307 "	14. Per Hildebrand	1473 "
7. Arnold Sundström, UFK	356 pr	15. Aston Carlsson, NAFK	1532 pr
8. Anders Svensson	449 "	16. Göran Svensson, NAFK	1758 "

Ett par debutanter i tävlingssammanhang fanns med, bl a Per Hildebrand, som efter genomgång av sina resultat tog karta, fotomål och fästmö med sig och flög runt banan igen. Ett mycket bra sätt att "lära av sina misstag" - övning ger färdighet heter det ju.

Den här tävlingen hade ju, som sagts, arrangerats av Nils-Erik Zander, men inte av bara honom själv, utan även hans familj. Hans fru Ulla, dottern Marie med fästmannen Thomas Björkman satt på pass vid hemlig tidkontroll utmed banan. Thomas hade också hjälpt till med fotografering och framkallning av banans fotomål. Vid märket ute på landningsbanan fanns Nils-Åke Nilsson, Yngve Andersson och hans bror Hans på plats hela dagen. Den första tävlande startade kl 09.00 och den sista landningen var utförd kl 15.00. Det är alltså ett enormt förberedelsearbete och fordras en stor insats av medhjälpare till en sådan här tävlingen. Därför är det på sin plats att tacka alla som hjälpt till just den här gången, men också de som ansvarat för de tidigare tävlingarna under vårsäsongen. Att tävla är roligt, det tycker alla som deltar, men det skadar inte att tänka lite på vilket arbete som ligger bakom och till kommande säsong hoppas Tävlingskommittén på att fler medlemmar hör sammar "efterlysningen" på tävlingsfunktionärer.



"His feelings are hurt. Someone stole his plane but left his radios."

SCHMIDT

# Bilaga

## Till Kvalitet nr 31 1984

### Om säkerhet och dubblering

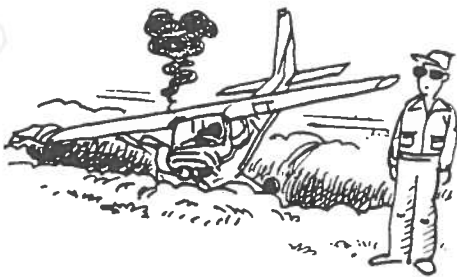
av Erik Bratt (f d chef för Utvecklingsavd.)

Människan är ju så funtad att hon kommer bra ihåg alla glädjande tilldragelser men förtränger gärna tråkigheter och motgångar. Det är bäst för annars skulle man kanske inte stå ut. När jag blickar tillbaka på alla år på Saab så ser jag ljusst därpå men sanningen är nog att jag då förtränger svårigheter och motgångar som till stor del kännetecknats av haverier och olyckor med våra militära flygplan och som jag i mer eller mindre ansvarig ställning arbetat med nästan hela tiden.

Men det är inte bara på Saab som jag fått vara med om svårigheter. Första verkliga inblicken hur det kan gå fick jag redan på 30-talet i Uppsala.

Här fanns då en ung man vid namn Gösta Gustafsson som år 1931 inköpt det första i Linköping (år 1925) konstruerade flygplanet, konstruerat och byggt av dåvarande ingenjören sedermera en av de två första överingenjörerna vid Saab, Hugo Bertler. Det kom sej så att jag som 16-årig fick hjälpa till med detta flygplan och detta ledde till att jag sedan framöver kom att ägna mig helt åt flyget.

Vi höll till ute vid Ärna (sedermera F16) på en liten åkerplätt som den hyggliga bonden Lindgren lånat ut. Vi skulle då montera vingarna efter vinterförvaring. Gösta kollade noga att allt var bra och även jag var där och tittade. Så startade han, steg. Allt såg först bra ut. Så började han luta till höger. Lutade mera! Gick över i 90 graders lutning, sänkte nosen och gick med denna före rätt i backen.



Vi sprang fram under bestörtning och oro. Var Gösta skadad? Men icke då! Han hade en smäll på näsryggen och en bula höll som bäst på och växte upp. Så skrattade han, kan tänka, och sa: "Jag vet felet. Jag har korskopplat skevroderlinorna". Hu då, tänkte jag, som varit med. Jag hade definitivt rört på spaken och sett på alla rodren men inte sett att skevroderen gick åt fel håll. Kanske hade jag förlitat mej på Gösta (tror jag). Inte kunde väl han koppla rodren fel, han som var så noga med allt.

Så fick jag uppleva flygets alla fina (och sorgliga) sidor både inom civila flyget och i Flygvapnet och sedan på Saab. Händelsen med Göstas korskopplade skevroder låg alltid och gnagde i mej, men jag fylldes av visshet att något sådant skulle aldrig kunna hända mer, i varje fall inte på Saab. Våra kontrollföreskrifter är vattentäta! Såna där galenskaper kan bara en amatör som Gösta göra!

Men icke då! Jag fick lära mig annat! Det hände ju ideligen olyckor och tillbud av alla slag. Märkligt nog var det många tillbud (alla tillbud slutar lyckligt annars är dom inte tillbud). Många gånger kunde vi säga att nu hade allt Gud Fader varit god igen.

Ofta fick vi i omskakat skick samlas i ett konferensrum och dryfta såväl stora som små händelser av större eller mindre katastrofal karaktär. I några fall var det felkopplingar som ledde till att det höll på att gå åt skogen men lyckan hade stått oss bi så vi klarade oss. Jag tänker på en 32-a som startade på Saab-fältet med korskopplade höjdroderlinor. Piloten märkte detta i god tid och drog av. En 35-a i Danmark fick korskopplade bromsledningar som ledde till att flygplanet vid landning åkte av banan och fick (enbart) diverse skador. Under alla mina år inom flyget har jag fått vara med om liknande händelser och trots allt har erfarenheterna kristalliserat ut ett visst säkerhetsmönster delvis så beskaffat att om man tänker noga efter och sätter sig in i alla felmöjligheter så kan man säga att så här kan man göra, men så här kan man inte göra.

Allt arbete med konstruktion, tillverkning och användning av flygplan kan hänföras till den grundläggande flygtekniken (den som handlägger motstånd, massa, prestanda etc) men alltid med övervakning av flygsäkerhetssystemet. Flyget är ju grundmässigt farligt. Flygplan kan lätt ramla ner om inte vissa säkerhetsmönster alltid följes noga och konsekvent. Alla som sysslar med detta måste ha flygsäkerheten för ögonen. Med alla menar jag inte bara tillverkare utan även användare. Flygvapen, trafikflygföretag, Luftfartsstyrelse osv. Och för allt detta finns det ett säkerhetsmönster som alla kan (skall kunna) och som alla har anpassat sig till.

Detta säkerhetsmönster är knappast definierbart och ej helt fullkomligt, men på en punkt har en sanning kommit fram och det är följande:

**OM EN DETALJ KAN FALLERA SÅ KOMMER DEN ATT FALLERA.**

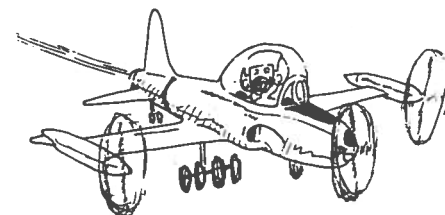
Det är Murphys lag som, ehuru den stundom omfattas med ett visst löje, har det djupaste allvar i sig. Lagen har utvidgats och fått den vidare betydelsen, att om ett fel kan inträffa så kommer det att inträffa.

Inom allt seriöst flyg accepteras denna regel som en självklarhet och man vidtar sina mått och steg med denna för ögonen. Man försöker göra roderlinorna oförväxelsbara så att det inte går att koppla skevroderen fel etc. Denna regel gäller inte bara inom flyget utan inom alla delar av vår tillvaro där man har att göra med tekniska anordningar som vid felaktig hantering kan vara ett hot. Ansvar för en felkoppling av ett par roderlinor åvilar inte enbart den montör som har gjort felkopplingen. Därför att vi vet "att om en detalj kan monteras fel kommer den att monteras fel" så åvilar ansvaret också det överordnade systemet dvs konstruktörsansvariga och kontrollinstanserna som, om nu konstruktionen är så tokig, inte påpekat detta eller utgivit vattentäta kontrollföreskrifter och informationer.

Det finns flera andra områden av säkerhetssystemet inom flyget som även är intressanta att syna närmare. Vi har t ex begreppet:

**REDUNDANCE**, som innebär att man helt enkelt dubblerar eller t o m tripplar vissa funktioner som är avgörande för säkerheten.

Det klassiska målet i detta avseende är att trafikplan måste ha två motorer, emedan passagerarna måste garanteras den säkerheten att om en motor stannar så kan man flyga vidare och landa säkert med den andra motorn gående. För långa överhavsflygningar kräver man t o m minst tre motorer. Allt detta är ju välbekant. Men det är just själva avvägningarna som är intressanta. Man har ju enmotoriga flygplan både inom Flygvapnet och inom privatflyget.



Här räknar man med att dels är motorstopp (skall motorstopp vara) sällsynta, dels kan den militära piloten skjuta sig ut och rädda

sig med fallskärm, och den civila piloten får vackert försöka gå ner och landa om hans motor skulle stanna. Båda dessa räddningsreserver är ganska allvarliga och man har ingen garanti för att man kommer ifrån dem med blotta förskräckelsen.

Tvåmotorighet har länge diskuterats för militära flygplan men dels är kostnaderna för tvåmotorighet mycket stor, dels får man (med all sannolikhet) en viss prestandaför-sämring. Militära flygplan har även stor massvariation. Ibland måste planen överbe-lastas, (vilket är helt otänkbart inom trafik-flyget) varvid det märkliga inträffar att två motorer kan innebära större osäkerhet än enmotorighet emedan flygplanet särskilt i starten kan ha för stor massa för att en motor (av två) skall räcka till. Man kommer alltså till den kluvna situationen att två motorer innebär mindre säkerhet än en ensam motor därför att två motorer krånglar mer än (pre-cis dubbelt så mycket som) en ensam.

Förutom tvåmotorighet brukar man särskilt på trafikflygplan dubbla landningshjul, generator, hydraulpumpar, kommunika-tionsradio, navigeringsradio m m. Och sist men inte minst, man har alltid två piloter. En pilot kan ju bli sjuk. Han måste kunna ersättas. Dessutom hjälper de två piloterna varandra rent normalt t ex genom att läsa checklistor mot varandra och t o m genom att övervaka varandra etc.

Regeln för att välja dubblering av en funk-tion måste kunna ses som en ytterligare ut-byggnad av Murphys lag: Om en detalj kan falla kommer den att falla och om detta leder till katastrofhot måste den dubblas.

Egentligen är det eftertanke och sunt förnuft som behövs för att få ett bra säkerhetssys-tem. För att undvika förväxlingsmöjlighet och för att kunna inse vad som skall dubbe-ras osv.

Det kan vara intressant att se hur vårt högsta föredöme, vår Skapare (eller möjligen hans projektingenjör) har fört in redundanta funktioner för sina levande varelser och sär-skilt då för människans del.

Vi har två lungor, två ögon, två öron, två hjärn-(-halv)or och två njurar tillika med två armar med händer och två ben med fötter. Vi kan hanka oss fram hyggligt med endast en av dessa funktioner i bruk men mister vi båda är det illa.

Vår Herre har allt varit synnerligen omtänk-sam om vårt bästa och vi måste vara honom mycket tacksamma för detta. Han har nog även visat oss vägen! Hur och vad vi kan göra för att nå erforderlig säkerhet på alla tekniska områden.

Tänk bara på andningsanordningen. Vi har ju inte bara två lungor. Vi kan andas genom tre luftvägar. Två normala vägar genom nä-san där han i vart och ett byggt in ett effektivt filter i form av kanalveck och ludd för att förhindra att damm och skräp kommer ner i lungorna. Detta måste han ha ansett vara synnerligen viktigt för att om en näsväg täpps till av t ex snuva så kan man andas med den andra näsvägen, utan att alla luftfö-reningar kommer ner i lungorna. Men om båda näsvägarna blir täppta, ja då först får vi ta till den yttersta reserven (som saknar fil-

ter), nämligen att andas genom munnen. Är inte detta makalöst! Och ytterst väl genom-tänkt.



Man kan fråga sig varför har vi inte två hjär-tan. Jo, måhända uppstår då en rad pro-blem. Skall man ha dem i serie eller paral-lellt? och följdproblem därav. Behov av backventiler och cross feed ledningar etc. Följden blir nog att säkerheten minskar. Precis som det gör när man har två förgasare på en bilmotor. (Mer krångel!) Men, det vill jag ha sagt, att hade vår Herre velat förse oss med två hjärtan så hade han självklart kun-nat göra detta helt mina spekulationer förutan.