

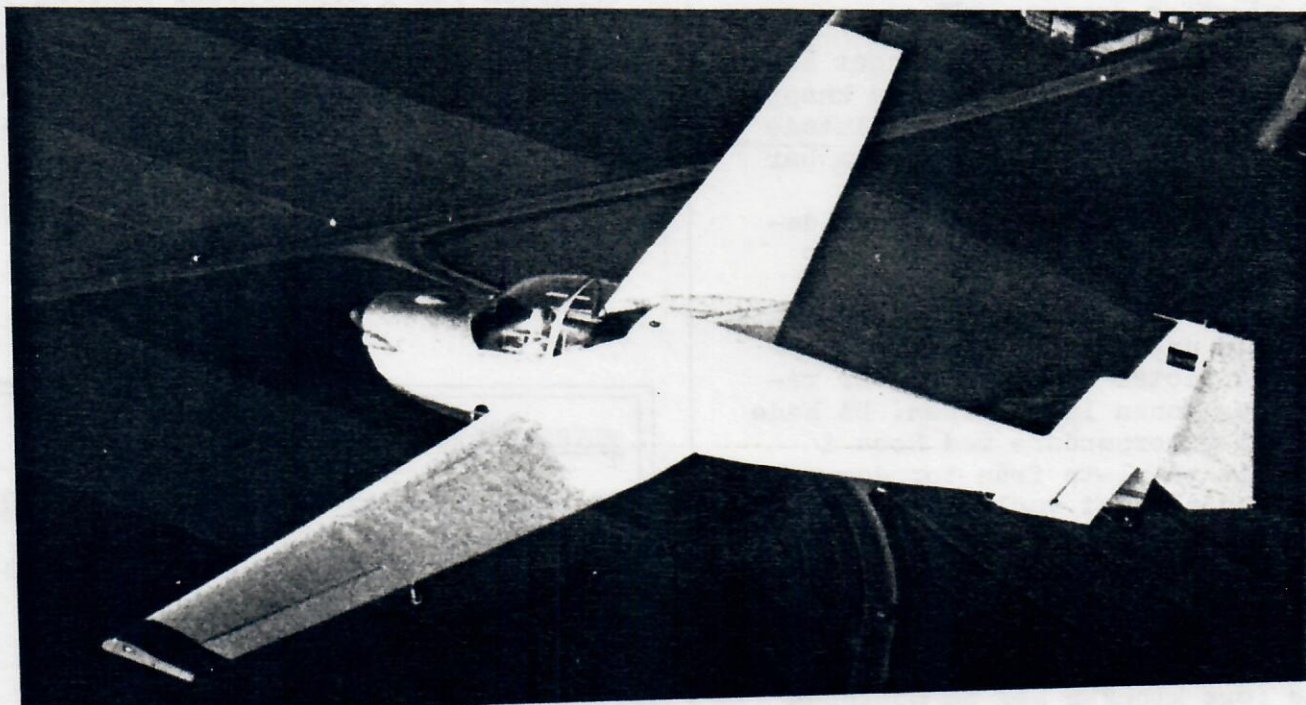
drakampen

Luft- och markorgan för
ÄLVSBY FLYGKLUBB

Nr 7
Mars 1986



HÄR ÄR NYFÖRVÄRVET !
LÄS MERA OM VÅR MOTOR-
SEGLARE INNE I TIDNINGEN.



HEJ ALLA BOGSERFÖRARE .

Snart stundar det åter en ny flygsäsong. Segelflygningen beräknas starta i mitten av april på Hedenbasen.

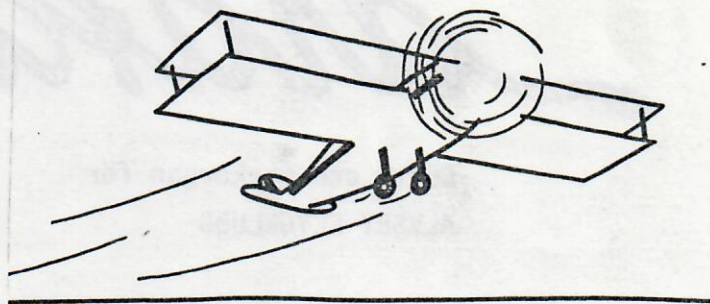
Cessnan kommer att användas som bogserkärra till att börja med. När Cuben har fått av sig skidorna och blivit omskodd till hjul kommer den att användas till bogsering.

Inför säsongen önskar jag att ni bogserförare hör av er till mig så snart ni kan för att jag ska kunna göra upp ett bogserförarschema.

Ring mig.

Thomas Lindgren

0921 - 73537



Hemavan 1985

Äntligen vecka 38 och Hemavanlägret. För oss som har varit med några år är Hemavan nåt som man inte vill missa. Jag tror att det tar några läger innan man riktigt lärt sig att vänta in vågen EBON. Det finns massor med exempel på att folk ledsnat på att vänta och menat att det regnar säkert i morgon också, varefter man har packat ihop sina pinaler och flygplan och har åkt hem. Vanligtvis blir det vågväder dagarna efter.

Så blev det också i år. Gävlegänget åkte hem på lördag förmiddag. Dom hade knappt kommit bortom vägkröken när det slutade regna och det faktiskt blev våg som bar upp undertecknad till 3700 m. Lördagen och söndagen som var sista dagarna på lägret blev naturligtvis dom bästa vågdagarna.

Jag som börjar vara inskolad på att vänta på vågen åkte upp till Hemavan tillsammans med ett tiotal andra Älvsbybor redan på fredag innan lägerveckan. Då hade redan en del Östersundare med Roos i spetsen varit på plats från torsdag. Regnavan bjöd på sitt vanligaste väder. Under de tio dagar jag var där var det bara sista söndagen som det inte regnade alls. Tursamt nog regnade det inte hela dagarna utan det gick faktiskt att flyga emellanåt. På tisdag startade Pål från Östersund före klockan sex på morgonen och gjorde lägrets bästa höjdvinst på ca 4000 m, topphöjd ca 4500 m. Lasse vaknade och fick jävligt bråttom. "Hä jär våg" hojtade han och tog sig upp till 4000 m innan gluggen drog igen. Klockan var då 8 på morgonen. "Ni ska inte sova så länge" sa Lasse

till oss andra som inte hann upp i luften. Nåja - vi fick flyga på eftermiddagen om än inte lika högt som morgonflygarna.

Vid detta läger var inte mindre än fem klubbar där med flygplan och piloter. Deltagarna kom från Östersund, Gävle, Umeå, Orsa och Älvsby flygklubbar. Jag vill minnas att vi använde 17 segelflygplan och 3 bogserplan. Omkring 75 piloter deltog under lägertiden. Att sedan Älvsby Flygklubb tog hem tremannalag i höjd och som enda klubb i SVE-RIGE har två tiomannalag bland dom tio bästa i RST är ju bara som det ska. Eller hur?

Bosse N.

FLYGDAG 1986

Om några månader ska vi genomföra 1986 års flygdag. Ett flygdagsarrangemang kräver många frivilliga händer.

Anmäl dig redan nu till

Sir Herbert Öhman

0920 - 13239

Klubbtävlingen 1985

Årets upplaga av klubbävlingen blev i klass 1 en uppgörelse mellan Calle Olsson och Tommy Nilsson. Calle tog en till synes säker ledning i och med sin 30-milaflygning, men Tommy kontrade med 22 mil plus några molnhöjder. När Calle sen inte kunde åka till Hemavan var tävlingen avgjord.

I klass 2 vann Tommy Jönsson en övertygande seger efter två snabba 5-milabanor i Pilatusen. Peter Zätterqvist lånade samma Pilatus i brist på eget flygplan, och åkte runt 5-milabanan fortare än någon annan (81,3 km/t). Nu blev det bara hastighetsflygning för Peter och ingen förstaplats totalt.

Glädjande för året var att fem man i klass 2 åkte sträcka. Det blir något att slå för nästa års pilsnerklassare.

Här intill ser du resultaten från klubbävlingen.

BoVi

Till säsongen 1986 måste vi döpa klubbävlingen till något mer fantasifullt. Skicka in ditt förslag till Dratampen. Som pris delar vi ut en termikhatt till vinnande förslag.

Juryn består av Bo Vikström och Bengt Hardell.

Klubbtävlingen AFK Slutresultat 1985

Klass 1 & Elit

1 Tommy Nilsson	30910
2 Carl Olsson	29482
3 Lars Erik Lööf	28281
4 Bo Vikström	25618
5 Åke Carlsson	25028
6 Herbert Öhman	23901
7 Ulf Johnsson	13020
8 Dag Sollén	10731
9 K-E Henriksson	9670
10 Bo Nyström	8250
11 Åke Andersson	2160

Klass 2

1 Tommy Jönsson	20681
2 Peter Zätterqvist	13311
3 Kjell Nilsson	12287
4 Hans Landstedt	12113
5 Urban Zolland	9094
6 Jan Eriksson	8505
7 Stig Nyström	7170
8 Olle Ekberg	5915
9 Arne Nilsson	5745
10 Thomas Hedberg	5275
11 Ola Eriksson	3425
12 Arne Berggren	3115
13 Eyvon Nordström	2755
14 Rune Höjer	2430
15 Gunnar Ekberg	1880

Höjdmomentet 1985

1 K-E Henriksson	9670
2 Lars Erik Lööf	9237
3 Jan Eriksson	8505
4 Bo Nyström	8250
5 Tommy Nilsson	8247
6 Bo Vikström	7415
7 Herbert Öhman	7250
8 Åke Carlsson	6855
9 Hans Landstedt	6540
10 Stig Nyström	5922
11 Olle Ekberg	5915
12 Arne Nilsson	5745
13 Thomas Hedberg	5275
14 Carl Olsson	4625
15 Kjell Nilsson	4580
16 Tommy Jönsson	4555
17 Ola Eriksson	3425
18 Arne Berggren	3115
19 Peter Zätterqvist	2920
20 Eyvon Nordström	2755
21 Ulf Johnsson	2525
22 Rune Höjer	2430
23 Åke Andersson	2160
24 Gunnar Ekberg	1880
25 Dag Sollén	1380
26 Urban Zolland	1200

Hastighetsmomentet

1985

1 Lars Erik Lööf	15318
2 Tommy Nilsson	15271
3 Åke Carlsson	15142
4 Bo Vikström	14718
5 Carl Olsson	14617
6 Tommy Jönsson	14236
7 Peter Zätterqvist	8501
8 Ulf Johnsson	7010
9 Dag Sollén	6184
0 Urban Zolland	6004
1 Herbert Öhman	5966
2 Kjell Nilsson	5817
3 Hans Landstedt	3683

Distansmomentet

1985

1 Herbert Öhman	10685
2 Carl Olsson	10240
4 Tommy Nilsson	7392
3 Lars Erik Lööf	3726
5 Bo Vikström	3485
Ulf Johnsson	3485
7 Dag Sollén	3167
8 Åke Carlsson	3031
9 Tommy Jönsson	1890
Kjell Nilsson	1890
Peter Zätterqvist	1890
Urban Zolland	1890
Hans Landstedt	1890
14 Stig Nyström	1248

Riks Segelflyg Tävlingen 1985

Hög tid att summera 1985 års tävlande i RST. Vädret är alltid ett kärt diskussionsämne i segelflygsammanhang. När det gäller prestationsflygning är vi om möjligt än mer kräsna på vädret. För höjdmomentet ska det vara 2700 m molnbas, gärna med fina cumulus på ytterligare några tusen meter. I hastighets- och distansmomenten är kraven nyasfalterade molngator, gärna i triangelform och på rätta stället.

Hur var då vädret 1985?

Det började med regn och blåst och åter regn. När jag tittar i TDU:s journal, ser jag att han har varit fastbunden en månad under vårsäsongen. Privatgången är kanske mer kräsna, men inte var vädret något att jubla åt. En enda dag under tiden 13 april till överflyttningen till Högheden presterades sträckflygning av klubbmedlemmar. Calle lyckades harva runt vår 10-milabana med 72 km/t utan att ha satt igång barografen. Underkänt resultat sålunda. Nu finns barografen med på checklistan. Tre registrerade hastighetsresultat under våren och försommaren innebar att det började se kärvt ut när det gällde våra fem hastighetsresultat för segelflygallsvenskan.

Ett par tappra försök att åstadkomma ytterligare resultat resulterade i utelandningar. Åke Carlsson skulle passera 100-vallen men stannade på vägen i dubbel bemärkelse. Jag försökte fotografera en brytpunkt under ett läckande Cb och hamnade hos en butter bonde i Tväråsel. Vi fick nöja oss med tre resultat i första avdelningen av allsvenskan och såg därmed chansen att vinna div 2 norra minimeras.

Det var som synes ett vältränst gäng som åkte ner till Borlänge för att försvara klubbens färger i DM. Hur det gick i DM finns omskrivet i förra numret av Dramtampen.

Andra veckan i juli när verksamheten startade igen efter DM kom den obligatoriska dunderdagen när det skulle flygas långt, högt och fort.

Calle skulle fullborda guld-C med en 30-mila. Sir Herbert tyckte att det var lika bra att flyga 30 mil när han nu äntligen hade gjort klart för sträckflygning. Man vet aldrig hur länge det dröjer till nästa gång. Åke Carlsson hade stora planer på att fästa en måldiamant på sitt guld-C. När åke kommer ut på fältet kan han bara konstatera att Cirrusen hänger i snöret med en "gam" bakom spaken. Det är Kjell Propell som har ritat in en 50-milabana för sin tredje

diamant. Åke får nöja sig med att åka en 10-milabana med Astiren i 85 knutar. Till saken hör att jag fick underkänna resultatet pga att alla fotografier var på samma ställe på filmen.

Hur gick det då för långåkarna?

Efter litet olika vägval kom dom hem alla tre och blev som seden påbjuder hälsade välkomna med en hel del vatten. Efteråt har det visat sig att Kjells 50-mila blev underkänd för diamant eftersom han använt samma brytpunkt två gånger, (Högheden - Botsmark - Fällfors - Botsmark-Högheden). Synd när han äntligen lyckades. Veckan fortsatte med bra väder och det såg lovande ut.

När jag efter några dagar visade filmen för Åke och förklarade att han inte längre var kvalificerad för elitklass slokade mustaschen helt. Han kröp ner i Cirrusen och gled runt 10-milabanan i 82 knutar varmed ordningen var återställd. Denna gång med tre kameror i bagaget. Resultatet av veckan blev tre man klara för elitklass 1986, nämligen Lasse Löf, Tommy Nilsson och Åke Carlsson. Efter det gick rullgardinen ner för segelflygväder resten av sommaren med endast några halvskräla dagar när det gick att hålla sig uppe.

Då återstår bara Hemavan före säsongslutet och klubbparken fraktades upp för ett sista ryck både flygmässigt och tävlingsmässigt (RST-höjd).

Vädret i Hemavan var sig likt, en del regn, en del sol och litet vind. I senaste numret av Segelflyg kan man läsa att de riktiga höjderna saknades. Förvisso blev det inga diamanter gjorda men 18 st guldhöjder kunde vi räkna in under veckan, plus massor av vackra flygningar. I RST blev svallvågorna efter lägret rätt märkbara. ÄFK 1:a i tremannalag, höjd och 2:a i 10-mammalag, Östersund 3:a i 10-mannalag och Robert Henriksson från ÖSFK kunde säkra segern totalt i klass 2. Grattis.

En kort summering av det som hänt på RST-fronten i ÄFK under 1985.

Under året har 27 piloter deltagit i RST, fördelat på 1 i elitklass, 11 i klass 1 och 15 i klass 2. Totalt har 95 prestationsflygningar registrerats. ÄFK har deltagit med 5 tiomannalag vilket endast Stockholms SFK utöver oss har lyckats med. Utöver DM har vi åkt 34 sträckor om totalt 3900 km. Nya sträckflygare för året är Tommy Jönsson (3 st), Urban Zolland (1 st) och Hans Landstedt (1 st). Därutöver har Stig-Arvid Nyström klarat silver-C sträckan. I höjdmomentet segrade omöjliga Åke

BoVi

Tiomannalag

- 11 Örebro SFK
2 ÄFK Lag 1
10 ÄFK Lag 2
29 ÄFK Lag 3
43 ÄFK Lag 4
50 ÄFK Lag 5

1 ÄFK Lag 1 Åke Svensson, Lasse Lööf, K-E
Henriksson.
5 ÄFK Lag 2 Jan Eriksson, Bo Nyström,
Tommy Nilsson
9 ÄFK Lag 3 Bo Vikström, Herbert Öhman
Åke Carlsson.

8 ÄFK Lag 1 Herbert Öhman, Carl Olsson,
Tommy Nilsson.

10 ÄFK Lag 1 Lasse Lööf, Tommy Nilsson,
Åke Carlsson.

6 Tommy Nilsson
8 Carl Olsson
11 Lars-Erik Löf

14 Tommy Jönsson

1 Åke Svensson
10 K-E Henriksson

5 K-E Henriksson

1 Åke Svensson
5 Lars-Erik Lööf
7 Bo Nyström
8 Tommy Nilsson

2 Jan Eriksson
6 Hans Landstedt

4 Herbert Öhman
6 Carl Olsson

9 Lars-Erik Lööf
10 Tommy Nilsson
11 Åke Carlsson

8 Tommy Jönsson

1 Uppsala FK	63517
2 Älvsby FK	60991

I laget för ÄFK har deltagit: Lars-Erik Lööf, Tommy Nilsson, Peter Zätterqvist, Tommy Jönsson, Bo Vikström och Dag Sollén.

	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
250:-	246	278	242	290	171
100:-	128	297	288	268	46
100:-	253	67	294	168	195
50:-	148	174	112	177	70
50:-	26	43	269	206	13
50:-	114	20	4	267	172
50:-	260	55	186	79	251
50:-	43	142	215	136	99
50:-	217	213	11	263	191

\$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$ \$

Vinst	Nr	Namn
-------	----	------

3000	248	Gerd Berglund Älvsbyn
1000	226	Kåre Andersson Boden
1000	138	Gertrud Landqvist Luleå
500	134	Mats Ekberg Luleå
500	140	Urban Zolland Luleå
500	166	Margit Fredriksson Luleå
500	187	Kent-Ove Öhman Luleå
500	62	Kenneth Lindgren Älvsbyn
500	193	Lotta Hefmansson Piteå
500	103	Bengt Moosberg Luleå
500	122	Rappens Bil Älvsbyn

£ £

SPORTLICENS

D A X för en ny säsong i RST. Om vi skall kunna fortsätta vårt framgångsrika tävlande i RiksSegelflygTävlingen måste så många som möjligt förnya giltigheten av flygsportlicensen. Med detta nummer av Dratampen bifogas en blankett för ansökan om förlängning av sportlicens. Du som har gällande licens för 1985 fyller i blanketten och postar den till:

Bo Vikström

Öresv 43

951 45 Luleå

Jag ordnar underskrift på blankettens baksida och vidarebefodrar ansökan till FSF.

Du som inte tidigare varit innehavare av sportlicens av den nya typen (infördes 1984) kommer att bli kontaktad av mig eller Lasse Lööf. Tillsammans med information om RST kan vi ordna med ansökan om sportlicens.

BoVi

STYRELSEN HAR DEN 4/2 BESLUTAT OM VISSA "JUSTERINGAR" AV
DOM ALLMÄNNA VILLKOREN FÖR MEDLEMSKONTO.

ÄNDRINGEN BERÖR § 3 UTTAG.

NI SOM FLYGER MOTOR BERÖRS PÅ SÅ SÄTT ATT, FÖR ATT DET BILLIGARE
TIMPRISET SKALL GÄLLA MÅSTE:

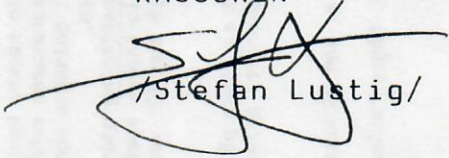
DELS PAKETPRIS VARA INBETALT.

DELS BETALNING AV FLYGNING GÖRAS VIA FÖRSKOTTSBETALNING
PÅ MEDLEMSKONTO.

DOM NYA ALLMÄNNA VILLKOREN FÖLJER I SIN HELHET PÅ NÄSTA SIDA.

FRÅGOR??????? HÖR AV ER TILL MIG PÅ TELEFON 0920/67366

KASSÖREN


/Stefan Lustig/

Det torde för de flesta segelflygare vara allom bekant att de två sista veckorna i januari 1987 pågår VM i segelflyg i Benalla i Australien.

Jag har därför av styrelsen för FSF/s blivit ombedd att försöka organisera en gruppresan till just detta VM. Även övriga nordiska länder har visat sitt intresse för den här resan, speciellt då danskarna. Anbudsförfrågan har sålunda sänts till 5 st olika resebyråer och svar från dessa är lämnat under slutet av 1985.

Den preliminära planeringen är att avresa från Köpenhamn ska ske omkring den 25 januari 1987 så att vi kan närvara de sista 4-5 dagarna av VM. Därefter är en rundresa inplanerad till olika platser i östra Australien. Den resan tar 8 till 14 dagar. Ett mera detaljerat program kommer att presenteras senare.

Kostnaden för själva resan T o R från Köpenhamn torde med dagens priser bli under 6.000 kronor/person. Härtill kommer hotell, mat och övriga utgifter. Kostnaderna för rundturen beror på vilket alternativ som väljs. Preliminärt räknar jag totalkostnaden till 10 - 12.000:- per person för det billigaste alternativet inberäknat resa, hotell, mat och övrigt.

I den otroligt fantastiska tidningen Segelflygsport, fanns i senaste numret en liten notis om den här resan. Detta har, hör och häpna, resulterat i att 20 personer redan har gjort en preliminär anmälan till resan. Minimiantalet är satt till 25 personer. I varje nummer av Segelflygsport kommer jag under 1986 att fortlöpande rapportera om resans planering och utformning.

Jag beräknar att vi blir minst 50 personer, kanske 100, som ska ut på det verkliga äventyret till det mystiska och spännande landet, där förmodligen världens bästa segelflygväder finns.

Vill Du vara säker på att komma med på det här äventyret, så kontakta mig. Jag kan inte garantera antalet deltagare, men först till kvarn

Att Du anmäler Ditt intresse innebär inte att Du förbinder Dig att deltaga i resan. Till detta återkommer jag senare under slutet av 1986.

Per Danewid
Bispgatan 106
216 22 MALMÖ

Te 040/156226 e kl 19 eller 040/77885 dagtid.

Motorseglare ?!!?



— CALLES CRÖNIKA —

Jaha, nu har vi gått och dragit på oss en motorseglare. Det har ju varit våldsamma diskussioner i klubben i flera års tid om huruvida vi skall eller inte skall. Klubben har varit uppdelad i tre läger, ett som förfäktar att det kommer att bli århundratets kick för klubben, ett som påstår att det kommer att bli vår ruin och ta död på all annan flygverksamhet, och så det tredje "jaså"-gänget.

Själv tror jag att det är ett naturligt steg i utvecklingen mot den kompletta flygplansparken där alla intressegrupper tillgodoses, både skolverksamhet, de som flyger för att det är så inivassen roligt och de där tävlingsfreakarna som ska ut och tokas och jaga runt banor så fort det syns en tuss på himlen.

Skapar vi en annan utveckling riskerar vi att hamna i samma motsatsförhållande som flygklubbarna på 70-talet, då motor-, segel- och modellflygsektioner upptäckte att deras verksamheter och mål var så vitt skilda att samarbete omöjliggjordes och klubbar splittrades upp under stor vända. Den gången klarade sig ÄFK tackolov.

Det är alltså inte meningen att motorseglaren ska ta flygtid från någon annan verksamhetsgren utan tvärtom stimulera till ökad aktivitet genom att öka utbildningskapaciteten, locka nya medlemmar och bereda tillfälle att flyga även för den som inte har möjlighet att offra så mycket tid som den normala verksamheten kräver.

Utbildningen har vi redan börjat satsa på. Tio nya cert är målet i sommar och de ska också stanna i klubben allihop har vi bestämt. Det vanliga hittills har varit att hälften lägger av efter utbildningen. Det kräver att även icke-lärare ställer upp och tar hand om dem som står mitt på fältet med ett rykande färskt certifikat i handen och inte vet vad de ska göra med't. Att många lägger av första året beror nog inte bara på brist på riktigt intresse, utan också på att de känner sig litet utanför gänget och bortkomna och behöver stöd för att komma igång på allvar.

Förresten behöver vi flera tävlingsflygare också. Visserligen har Tommy J, Peter Z mfl pilsnergubbar börjat härja i listorna med stor framgång, men det finns

plats för fler. Tänk på att det bara är den första 5-milen som är lång och jobbig, sedan är det ingen konst att bana.

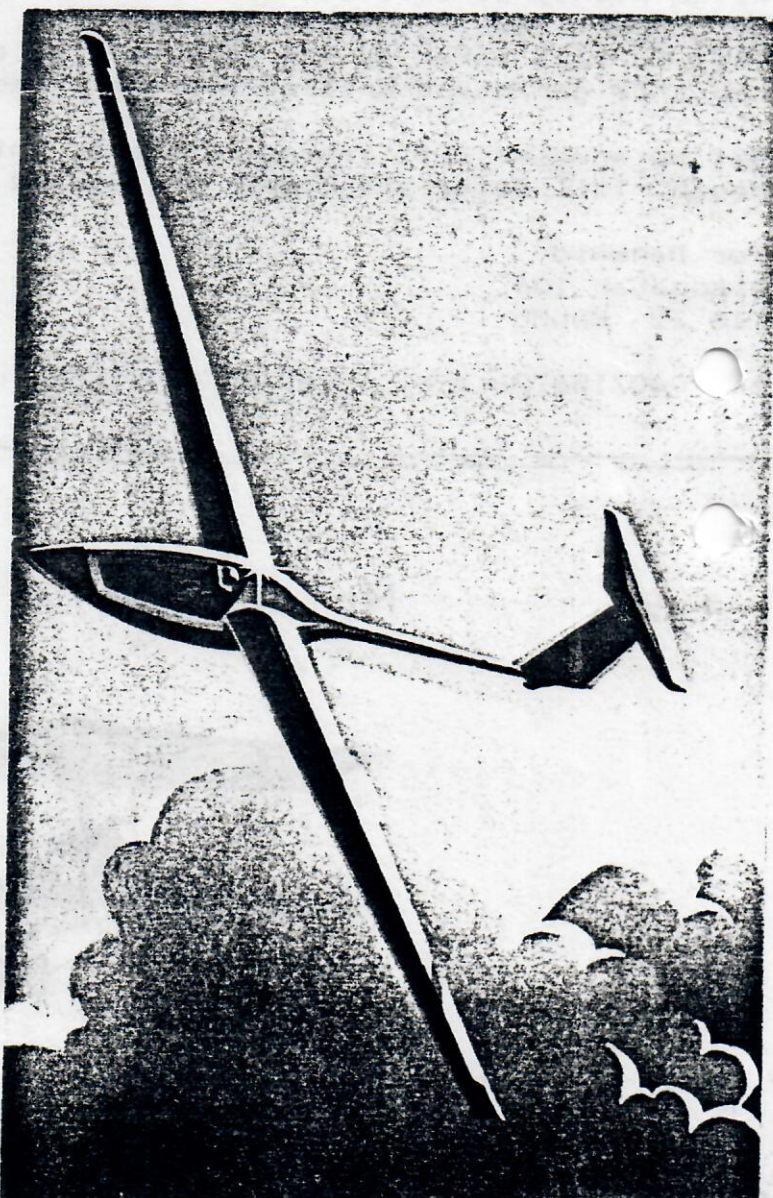
Man behöver inte heller vara någon ohygglig klippare för att ställa upp på DM.

Det är faktiskt så i den här klubben att de flesta har gjort sina första sträckor på tävlingar, även om det är en fördel om man gjort någon sträcka på hemmaplan innan man ger sig iväg på tävling.

Hur som helst är det nu man ska börja planera för sommarens stordåd, börja fila på kärror och instrument, samla ihop material, kartor kameror och sådant, skaffa lag (man aspirerar på DM). Sedan är man beredd när säsongen börjar. Det är ju ofta så att det bästa vädret är på våren och försommaren.

Medan vi väntar på att få komma i luften igen får vi lov att leva på minnen av den gågna sommarens strapatser.

Calle



The Scheibe SF-25C is an improved version of the side-by-side two-seat SF-25B powered sailplane, to which it is structurally similar. The primary difference lies in the use of a more powerful engine, giving improved performance. By March 1977 a total of 200 SF-25C Falke had been built by Scheibe, with a further 50 being built by Sportavia. Current models, known as the Falke '76, incorporate a number of design improvements. These include a domed canopy, enlarged fin and smaller rudder with increased sweep, a front fuselage coating of laminated glassfibre, several engine and exhaust modifications, and an optional twin-wheeled main landing gear with streamlined wheel

fairings.

The two-piece wooden wings are swept forward and are joined at the centre with two bolts. Spoilers are fitted to the upper surfaces and optional wing folding is available. The powerplant is a 44.7 kW (60 hp) Limbach SL 1700 EA modified Volkswagen engine, driving a two-blade propeller. An electric starter is fitted. Fuel capacity is 45 litres (9.9 Imp gal) standard, 55 litres (12.1 Imp gal) optional. The SF-25C Falke is built under licence in the UK by Vickers-Slingsby under the designation T.61. A version known as the Venture T.Mk 2 (T.61E) is in production for the Air Training Corps.

Data SF-25C-S Falke '76

Manufacturer Scheibe

First Flight 1976

Wing span 15.25 m (50 ft 0¼ in)

Length 7.55 m (24 ft 9¼ in)

Wing area 18.2 m² (195.9 sq ft)

Wing section Mü (Scheibe)

Aspect ratio 13.8

Empty weight 375 kg (827 lb)

Max weight 610 kg (1,345 lb)

Water ballast None

Max wing loading 33.5 kg/m² (6.86 lb/sq ft)

Max level speed (powered) 97 kt (180 km/h)

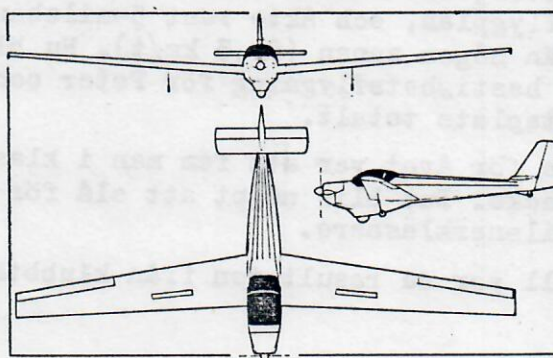
Stalling speed 35 kt (65 km/h)

Min sinking speed at 40.5 kt (75 km/h) 1.0 m (3.3 ft)/sec

Best glide ratio at 37.5 kt (70 km/h) 24

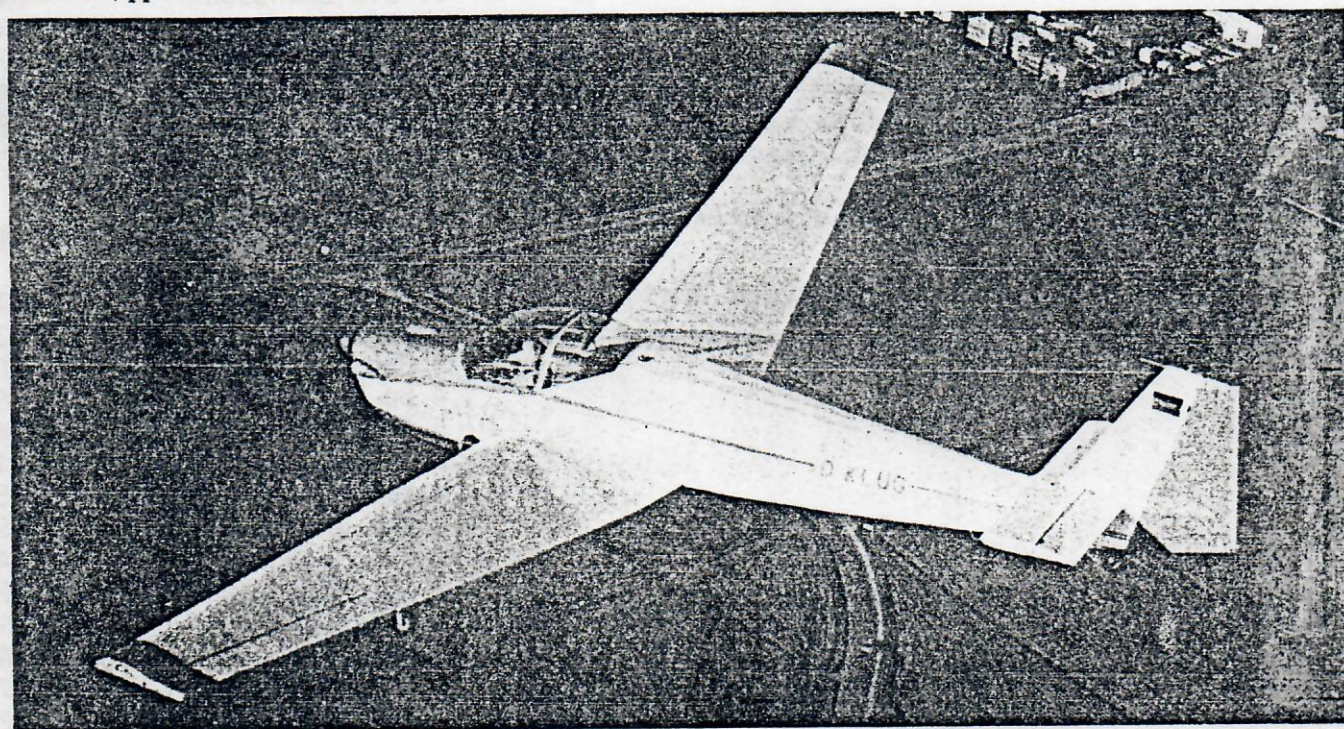
Power plant Limbach SL 1700 EA, 44.7 kW (60 hp)

T-O run (approx) 180 m (591 ft)



Max rate of climb at S/L 138 m (453 ft)/min

Range (45 litres fuel) 600 km (324 nm)



Ain't she sweet!

Tack vare motorseglaren blir säsongstarten rekordtidig om bara Pohlman tillåter. Preliminärt kommer det att flygas från och med den 15 mars, helger och kvällar. Om detta har lyckats undvika ditt öra - kontakta Åke Carlsson för mera info.

ALLMÄNNA VILLKOR FÖR MEDLEMSKONTO I ÄLVSBY FLYGKLUBB.

(Gäller fr.o.m. 5/2 1986 t.v.)

§ 1. ALLMÄNT

För rätten att ha MEDLEMSKONTO krävs medlemskap i Älvby Flygklubb. Kontot är räntelöst och skall i första hand användas för betalning av flygavgifter till Älvby Flygklubb. Vid öppnandet av kontot erhåller kontohavaren ett noteringshäfte för egna noteringar av uttag och insättningar.

§ 2. INSÄTTNING

Minsta belopp som vid varje tillfälle kan insättas på MEDLEMSKONTO är 1.000:-. Insättning kan göras på följande sätt:
1/ Via inbetalning på Älvby FK:s post- eller bankgirokonto.
2/ Kontant till någon av Älvby FK utsedd försäljare av klippkort och bogserbiljetter. Som delikvid kan jämnas kvittan på utlagda kostnader för Älvby FK:s räkning, i det fall kvittana ej uppgår till s:a 1.000:-.

§ 3. UTTAG

Uttag från MEDLEMSKONTO får endast avse betalningar till Älvby FK. Uttagen görs av kassören, enligt följande villkor:

Uttag flygavgifter

MOTORFLYGTID:

Huvudregeln vid all debitering av motorflygtid är att: Om pengar finns på kontot debiteras flygningen från kontot. I annat fall skickas faktura.

Det pris som debiteras är reglerat enligt följande:

ALL 1: För att det lägre timpriset, som för varje år fastställs av styrelsen, skall tillämpas gäller följande.

A/ Paketpris för motorflyg skall vara inbetalt.

B/ Behållningen på kontot skall vid faktureringsstillfället täcka gjorda flygningar.

Kontohavaren räknar själv ut kostnaden för flygningen och för av summan i sitt noteringshäfte. Motsvarande uträkning görs av kassören, som belastar kontot med uttaget.

OBS. Eftersom inget kvitto på uttaget skickas till kontohavaren, är det av största vikt att egna noteringar görs i noteringshäftet.

ALL 2: Det högre, ordinarie priset, som för varje år fastställs av styrelsen, skall tillämpas om:

A/ Paketpris för motorflyg ej är inbetalt.

och/eller om

B/ Behållningen på kontot vid faktureringsstillfället ej täcker gjorda flygningar.

OBS. OM PAKETPRIS ÄR INBETALT MEN PENGARNA PÅ KONTOET INTE RÄCKER TILL, TILLÄMPAS DET HÖGRE (ORDINARIE) PRISET.

Om flygkostnaderna ej till fullo täcks av behållningen på kontot, faktureras överskjutande del alltid till ordinarie timpris.

Faktureringsavgift 20:-/faktura tillkommer.

KÖP AV BOKBILJETTER:

Om behållningen på kontot, vid köptillfället, till fullo täcker kostnaden vid köp av bogserbiljetter, uppger kontohavaren detta. Kontohavaren erhåller då biljetter samt ett kvitto på att betalningen kommer att belastas kontot till det lägre pris som för varje år fastställs av styrelsen.

I det fall behållningen på kontot vid köptillfället (insättning gjord efter köptillfället medräknas ej i behållningen) ej till fullo täcker kostnaden för köpet, faktureras hela kostnaden till det högre pris som för varje år fastställs av styrelsen.

Faktureringsavgift 20:-/faktura, tillkommer.

Är kontohavaren medveten om att full täckning för köpet ej finns på kontot, skall köpet alltid regleras kontant till det högre, ordinarie, priset.

ÖVRIGA UTTAG:

Uttag för ex. medlemsavgifter, paketpris, klippkort m.m. kan på kontohavarens uppdrag till kassören belastas kontot.

Uppdraget lämnas för varje enskilt betalningstillfälle. Några "stående" betalningsuppdrag kan ej lämnas.

Övriga uttag berättigar ej till några prisreduceringar.

§ 4. NOTERINGAR/AVSTÄMNING

Kontohavaren är skyldig att i sitt noteringshäfte föra anteckningar över uttag och insättningar. För avstämning av kontot kan kassören kontaktas. Kassören är skyldig att senast februari månads utgång, varje år, sända saldouppgift till kontohavaren. Saldoet skall avse behållningen per 31/12, förutvarande år.

§ 5 UPPSÄGNING

Om kontohavaren vid upprepade tillfällen underlåter följa allmänna villkoren för MEDLEMSKONTO, kan styrelsen fatta beslut om omedelbar uppsägning och avslutning av kontot.

För nyöppning av uppsagt konto krävs beslut av styrelsen.

§-6 AVSLUTNING

Om medlemskap upphört, eller av annan orsak, kan kontohavaren hos kassören begära avslutning av sitt MEDLEMSKONTO.

Vid avslutning utbetalas kvarvarande behållning, efter avdrag för eventuella oreglerade skulder till Älvby FK, till kontohavaren på överenskommet sätt. På egen begäran kan dock kontot ej avslutas tidigare än 1 år efter öppningsdatum.

§ 7 ÄNDRINGAR AV ALLMÄNNA VILLKOR

Ändringar av allmänna villkor för MEDLEMSKONTO kan endast göras efter beslut i styrelsen för Älvby FK. Eventuella ändringar skall delgivas kontohavaren skriftligen eller via publicering i "Drämläppen".