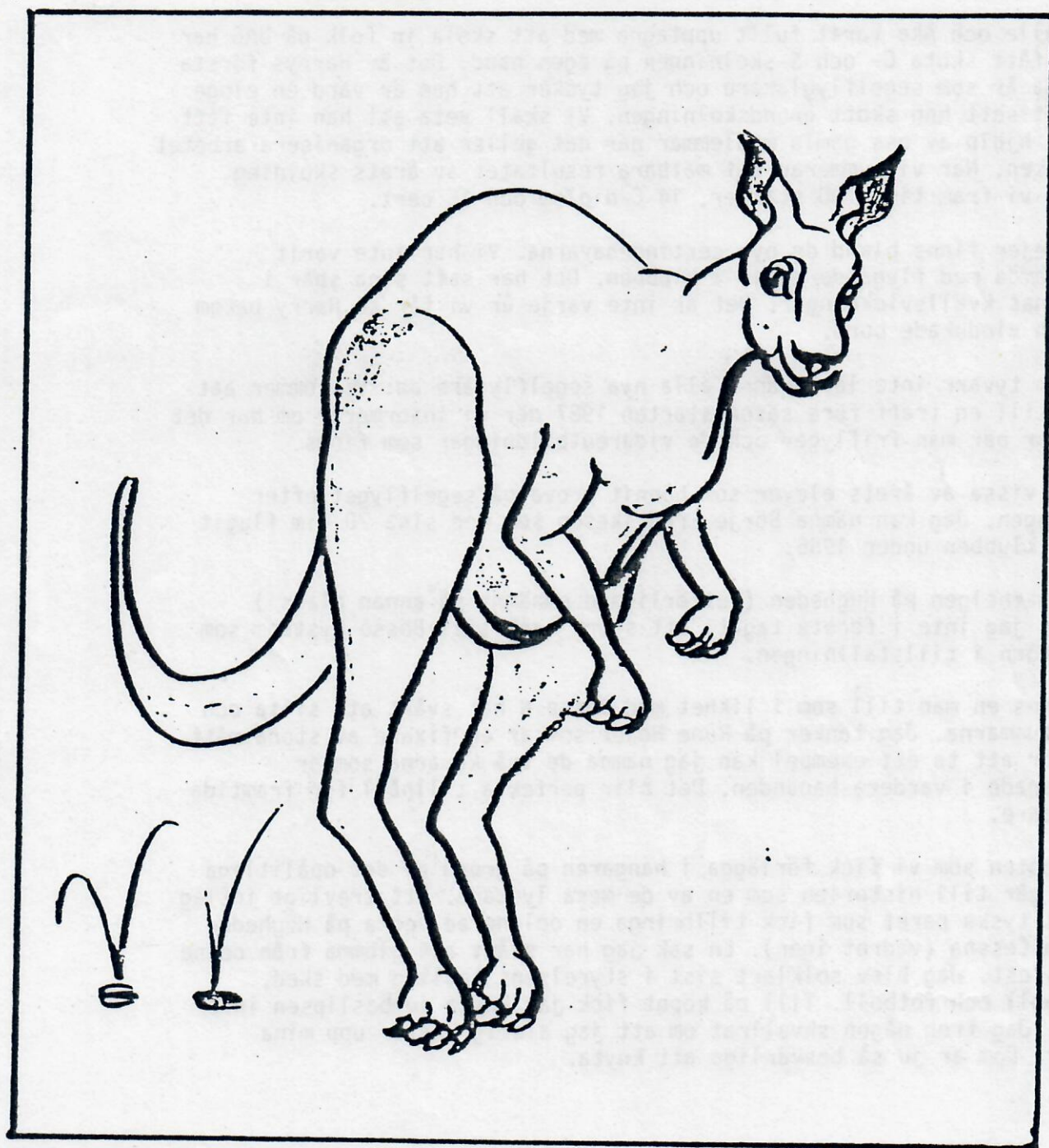


drakampen

Luft- och markorgan för
ÅLUSBY FLYGKLUBB

Nummer 9
Dec 1986
Årgång 5



I HUVET PÅ SEGELFLYGORDFÖRÄNDEN

När jag tänker på den gångna säsongen är det vissa saker som förtjänar att omnämnas.

Motorseglaren som var årets stora nyhet motsvarade de högst ställda förväntningarna. Under året har SE-UAS presterat 380 timmar i luften. En del förklaras av inflygningar men jag tycker det är bevisat att det finns ett behov i klubben som täcks in av motorseglaren. Jag är själv ingen fanatisk motorflygare men har under året loggat 10 timmar. Vår högt ärade segelflygchef som för några år sedan gjorde klart för oss att "någon sån där skall inte till klubben under min tid" verkar trivas med nyförvärvet (Lasse hade bytt åsikt innan köpet). En titt i flygplansjournalen visar att årets sista start skedde 5 nov. Snacka om förlängd säsong.

När Calle och Ake varit fullt upptagna med att skola in folk på UAS har Harry fått sköta C- och S-skolningen på egen hand. Det är Harrys första riktiga år som segelflyglärare och jag tycker att han är värd en eloge för det sätt han skött grundskolningen. Vi skall veta att han inte fått mycket hjälp av oss gamla medlemmar när det gäller att organisera arbetet på marken. När vi summerar det mätbara resultatet av årets skolning kommer vi fram till 700 starter, 14 C-diplom och 15 cert.

Två tjejer finns bland de nya certinnehavarna. Vi har inte varit bortskämda med flygande damer i klubben. Det har satt sina spår i elevernas kvällsvickningar. Det är inte varje år vi får se Harry bakom ost och vindukade bord.

Jag har tyvärr inte lärt känna alla nya segelflygare än. Vi kommer att kalla till en träff före säsongstarten 1987 där vi informerar om hur det fungerar när man friflyger och de vidareutbildningar som finns.

Det är vissa av årets elever som hunnit prova på segelflyget efter skolningen. Jag kan nämna Börje Fredriksson som med sina 70 tim flugit mest i klubben under 1986.

Midsommarhelgen på Högheden (utförligare omnämnt på annan plats) glömmar jag inte i första taget. Ett stort tack till Bosse Nyström som var motorn i tillställningen.

Det finns en man till som i likhet med Bosse N har svårt att sitta och rulla tummarna. Jag tänker på Rune Höjer som är en fixare av stora mått. Bara för att ta ett exempel kan jag nämna de två kurarna som är utplaserade i vardera banändan. Det blir perfekta tillhåll för framtida flygledare.

Grillfesten som vi fick förlägga i hangaren på grund av det opålitliga vädret går till historien som en av de mera lyckade. Ett trevligt inslag var det tyska paret som fick tillbringa en oplanerad vecka på Högheden med sin Cessna (vädret igen). En sak jag har svårt att glömma från denna heldagsfest. Jag blev solklart sist i styrelsens tävling med sked, pingisboll och fotboll. Till på köpet fick jag knyta jumboslipsen inför publik. Jag tror någon skvallrat om att jag aldrig knyter upp mina slipsar. Dom är ju så besvärliga att knyta.

I HUVET PÅ.....

Det brukar vara populärt att mäta en säsong i statistik över flygtid och starter. Trots att motorseglaren flugits 380 tim har flygtidsuttaget för klubbens segelflygplan ökat med nästan 50 tim. Totalt har klubbens fem segelflygplan svarat för 1293 starter och 650 tim. Av detta har C- och S-skolning svarat för 700 starter och 178 tim. Om vi räknar med de privata flygetygen får vi lägga på 100 starter och 200 tim. Detta kan tyckas vara ett bra år för oss men jag vägrar acceptera att våra ensitsiga flygplan skall flygas mellan 100 och 150 tim per år. Minst 200 tim per flygplan bör vi klara av. Om vi utnyttjar materielen mer blir det billigare per timme är den enkla sanningen för segelflyg. Jag har ingen patentlösning för att öka uttaget på ensitsarna men det kan tänkas att en aktivare steg-2 tränarinsats skulle ge oss fler duktiga segelflygare.

Under året har det diskuterats inköp av K 8, ASW 20, plasttvåsitsare eller Bergfalke. Det lutar i skrivande stund åt att vi köper ytterligare en Bergfalke och behåller gamla Su Wellen till den nära förestående pensionen. En lösning som skulle ge fler sittplatser för AFT och skapa utrymme för tränarstarter vid sidan av skolningen. Det utesluter inte inköp av ensitsiga flygplan i framtiden. När det gäller plasttvåsitsare måste vi vara realistiska och inse att det krävs bättre bogserkapacitet innan vi tar ett beslut om inköp. Jag ser det dock inte som någon omöjlighet att vi har en Twin Astir eller ASK 21 inom ett par år.

Vi har två saker som måste lösas inom snar framtid om inte klubben skall börja en kräftgång. Under sommarens lägerverksamhet som nu varar från mitten på juni till och med augusti med kulmen i juli förvandlas Högheden till en campingplats. Det krävs en utbyggnad av dusch och WC om vi inte skall råka ut för att familjerna vägrar följa till fältet. Om inte hela familjen trivs på fältet kommer de tillfälligen den flygande delen av familjen åker ut till fältet att minska och på sikt blir vi färre segelflygare. Utöver nämnda baskrav finns det andra trivselåtgärder vi måste vidta för att skapa förutsättningar för fortsatt positiv utveckling i klubben.

Hangar är det andra som vi inte får glömma bort när vi pratar om flygplansköp hit och dit. Redan nu har vi vuxit ur den befintliga hangaren och saken blir inte bättre av planer på ytterligare en Bergfalke.

Vi har en "Hangarkommite" med ordf Brage i spetsen som utarbetat en utvecklingsplan av Höghedenområdet tillsammans med Älvsby MS. Denna plan som är presenterades på klubbmötet i aug innehåller bl a ovan nämnda åtgärder. Genomförandet av denna plan som förutsätter medverkan från Älvsby kommun får vi nog se på lite längre sikt. Det är ingen nackdel om vi lyckas genomföra vissa delar på egen hand.

Jag vill avsluta med att tacka alla för en väl genomförd och skadefri säsong 1986.

BoVi

Om det är någon som har namn på intresserade av att börja flyga.
HÖR AV ER.

RiksSegelflygTävlingen 1986

Vi har nu sommaren 1986 bakom oss och det är hög tid att summera utfallet av säsongen. Här skall jag sammanfatta säsongen med tonvikten lagd på RST och de prestationer vi åstadkommit i Älvsby FK.

Förväntningarna var stora efter förra säsongens framskjutna placeringar. I mars kom den första kallduschen i form av diamantregnet över Ottsjön. Det skulle krävas ett Hemavanläger med lika bra väder som 1977 för att ge en möjlighet att försvara Ållebergspokalen (3-mannalag i höjdmomentet). I synnerhet som Åke Svensson kom hem från Pirttivuopio utan en enda höjdvinst.

Efter de två första helgernas fina väder trodde vi att sträckflygandet skulle komma igång tidigt i år. Men hela maj passerade utan en enda dag som inbjöd till sträckförsök. De dagar det fanns antydning till termik var det ingen måtta på konvektionen med överutveckling och Cb som följde.

Jag drar mig till minnes en speciell dag i slutet av maj. Ett stort Cb var parkerat över Brännberg hela dan och vräkte ner regn i sådana mängder att man började fundera var allt kommer ifrån. En episod från denna dag kommenteras på annan plats i detta nr.

Väl in i juni åkte Bo Nyström, Lasse Lööf och undertecknad till Arbåga för att försvara klubbens färger i SM. Under tiden kom vädret underfund med att det kanske skulle vara dags att bjuda till lite även detta år. Peter Zätterqvist och Tommy Nilsson utnyttjade tillfället som sig bör och presterade var sin 10-mila från Heden. Efter överflyttningen till Högheden spädde Tommy på med ytterligare en 10-mila och Åke Carlsson lyckades efter många försök att fullborda ett varv med Cirrusen.

Så långt var allt väl och att få in de fem hastighetsresultat som krävs i första avdelningen av segelflygallsvenskan före sista juni skulle inte vara några problem.

Det vi inte räknat med var att Cuben skulle tröttna och kräva motorbyte. I och för sig skulle det inte vara några problem om det nu inte varit så att en värmebölja gjorde starter efter Cessnan så hasardartade att verksamheten fick ställas in trots braktermik och 2700 m i molnbas.

Det gick trolldom i alla försök att få in de återstående resultaten. För att ta ett exempel kan jag nämna den dag när Calle Olsson och Hans Landstedt startade på 10 respektive 5-mila banor och med god fart rundat första brytpunkterna bara för att få beskedet att stämpeluret stannat. Saken blev inte bättre av att Calle efter att ha avbrutit och landat fick veta att Åke Carlsson tagit starttiden på sin klocka. Åke som varit och laddat upp med kalorier kunde inte informera om denna reservtidtagning i tid. Åke kunde därefter ta Cirrusen och klara sin andra 10-mila.

Situationen i allsvenskan var dock oförändrad. Period ett slutade med tre resultat från ÅFK och vi var borta från tätstriden i div 2. För att ytterligare strö salt i såren åkte Tage Holkvik runt en 5-milabana med gällande sportlicens för Kiruna.

MIDSOMMAREN 1986.

Midsommarhelgen 1986 tror jag att alla som var på Högheden kommer att minnas. Det var ju då som vi på midsommaraftonen stod och tvättade bort en massa sot från det varulager som vi skulle sälja under midsommardagen och söndagen.

Hela detta storverk, för det var ett storverk, hade börjat veckan innan midsommarhelgen med tömning av varulager (det som gick att använda) och transport av detta till hangaren i Älvsbyn. Vi körde ca 10 lass med lastbilar. Allt detta skulle sedan förutom rengöring sättas ut i hangaren på ett sätt så att det dels gick att hitta sakerna och inte minst viktigt att det gick att komma fram med kundvagnarna.

Under denna hektiska midsommarhelg så arbetade många medlemmar och inte minst deras respektive och barn många, många timmar. Ja det var ju faktiskt så att det var folk som inte var medlemmar i flygklubben som kom och hjälpte till. Vad som var speciellt roligt med denna försäljning, (förutom att det gick mycket bra ekonomiskt) var att alla tyckte det var roligt trots att det var ganska sotigt och det blev långa dagar.

Försäljningen skulle börja kl 10 på midsommardagen, redan kl 9.30 var det många bilar på gården och eftersom vi varit igång med viss rengöring av varorna och hangarportarna var öppna så var det bara att börja försäljningen.

Det var ett hårt tryck på våra kassörskor dom första 4-5 timmarna med köer som bara växte. Ralfh och Herbert som var assistenter vid kaffepallen hade nog några av dom jäktigaste timmarna detta år. Det var mycket folk som handlade, vi var många som hjälpte till, och det hela gick mycket bra.

Fast det är klart att det jag "råkade" förlägga en kassett med växelpengar var ju inte bra, dels blev vi kort på växel och dessutom var det ju ganska mycket pengar som jag fjantat bort trodde jag. Dessbättre så kom kassetten tillbaka, inom ca 10 minuter från det jag saknat den, med pengar och allt. Då föll en sten från mitt hjärta. Tack Tommy!

Under midsommarhelgen såldes det väldigt mycket och olyckligtvis så räckte inte kaffe och tvättmedel hela dagen.

Dessa två dagar sålde vi varor för drygt 175 000:-. Efter avdrag med moms och fördelning 50/50 med vår partner så blev vår andel drygt 71 000 kronor. Delvis kommer dessa pengar att satsas på åtgärder för att öka trivseln för alla på Högheden.

Det finns säkert hål att stoppa igen, eller hur?

TACK ALLA SOM HJÄLPT TILL!

Bo Nyström

SEGELFLYGALLSVENSKAN 1986

Laget som klarade 2:a plats i div 2 har bestått av följande piloter.

Period 1

Tommy Nilsson	7170
Peter Zätterqvist	6526
Åke Carlsson	6143

Period 2

Bo Vikström	8022
Tommy Nilsson	7259
Åke Carlsson	7255
Lars Erik Lööf	6769
Herbert Öhman	6685

DM i Borlänge första veckan i juli var ett mellanår när det gäller deltagande från ÄFK. Endast fyra man åkte ner för att försvara våra färger. Men det var ett rutinerat gäng som bestod av Tommy och Herbert i Pilatus, Calle i SF 27:an och Åke C i Cirrus. Jag hoppas vi får en berättelse från deltagarna i nästa nummer av Dratampen. Kan nämnas att Tommy blev 2:a, Herbert 5:a och Calle 6:a i klubbklassen. Åke hade inte turen på sin sida denna gång heller och plaserade sig lite längre ner i standardklassen.

Hemma på Högheden hade vi ett ganska normalt juliväder och det presterades en del 10-milabanor av de gamla vänliga namnen. I klass 2 var det endast Tage som åkte runt 5-milabanan ytterligare två varv. Vi får vara lite mer aktiva och hjälpa nybörjarna att komma igång med sträckflygandet om vi vill öka bredden i klubben.

Det inträffade ett par malörer även i juli som innebar förlorade resultat. Jag kan bara nämna den dag Lasse och jag skulle flyga vår nya 10-mila första gången. Lasse var osäker på vilken tjärn som var brytpunkt eftersom den inte finns utmärkt på 250-tusendelskartan. Jag försäkrade att det var den som låg intill järnvägen. Vi startade och styv i korken som man är kopplade jag för lågt och fick landa efter en kvarts kamp mot tyngdkraften på 200 m. Lasse kom dock iväg och pep runt banan precis som om han sett en kaffekopp vid varje brytpunkt. När jag kom till andra brytpunkten gick det upp för mig att vi pratat om fel tjärn. För att sista benet skulle bli tillräckligt långt måste det vara tjärnen på andra sidan vägen. När jag kom hem möttes jag av en förgrädd Lasse som av Tommy fått veta att han fotat fel tjärn. Där förlorade vi en 8000-poängare i allsvenskan.

Tommy var som vanligt flitigaste sträckflygarén på hemmaplan och avverkade totalt 7 varv på 10-milan under sommaren. Inga försök på riktigt långåka har gjorts i år. Enda försöket var Tommys varvlopp som gav 23 mil.

För sträckflugandets del var säsongens sista dag 9 aug som bjöd på ett par timmars bra väder. Bl a lyckades undertecknad kravla sig upp i Elitklass genom att åka 78 km/h med SF 27:an.

I segelflygallsvenskan lyckades vi skrapa ihop tillräckligt med poäng för att vi skulle börja tro på seger. Men precis som det brukar gå blev vi slagna på mållinjen. I år var det Arboga som utnyttjade det fina septembervädret i mellansverige till att fixa nödvändiga resultat.

I höjdmomentet har det varit ovanligt tunnsått med inlämnade resultat. Calle har presterat två hyfsade molnhöjder men när det gäller klass 2 har resultaten varit få. Återigen tror jag att det beror på dålig upplysning från oss gamlingar. Här finns det plats för uppryckning.

Hemavanlägret som skulle bli kronan på verket för vår RST-säsong blev resultatmässigt en liten besvikelse. Undertecknad som före Hemavan ledde klubb tävlingen i klass 1 men inte deltog i lägret var övertygad att segern skulle gå mig ur händerna. När resultaten kom in visade det sig att förspårningen räckt. Den som lyckades bäst i Hemavan var klass 2:an Ola Eriksson som med sina 8085 poäng knep segern i klubbens höjdmoment före alla gamla vågrävar.

Vi har i år inga topplaceringar att redovisa i RST. Under året har 18 man lämnat in resultat (27 man 1985). Utöver det som presterats på sanktionerade tävlingar har det flugits 34 sträckor om totalt 2900 km (1985 var det 34 st och 3900 km).

Här är fortsättningen av dragnings-
listan för supporterklubbens medlemmar.
Dragningslista för jan-apr fanns i
förra numret av Dratampen.

Maj 250:- 213 Svante Andersson
100:- 198 Stig Nilsson
182 Bo Gunnar Lundberg
50:- 282 Ingegärd Stefansson
187 Ann-Britt Eriksson
296 Gunnar Hellström
69 Lars Nilsson
14 Eva Sandström
279 Hugo Brännström

Juni 250:- 69 Lars Nilsson
100:- 287 Georg Wallin
193 Krister Ahlin
50:- 285 Göte Isacson
202 Lennart Lund
220 Ture Andersson
128 Siv Nyberg
89 Valter Forsström
65 Folke Isaksson

Juli 250:- 277 Harry Stridsman
100:- 166 Margit Fredriksson
86 Jan-Erik Nordström
50:- 45 Kenneth Eriksson
153 Mikael Nässén
246 Mats Hedström
149 L-O Rönnberg
52 Rappens Bil
199 Anders Ahlin

Aug 250:- 246 Mats Hedström
100:- 128 Siv Nyberg
253 Harry Boqvist
50:- 148 Karin Nyström
26 Roger Pettersson
114 Per-Arne Pettersson
260 Birgitta Nordström
43 Karl-Henrik Lundqvist
217 Ture Andersson

Sept 250:- 278 Folke Berglund
100:- 297 Catharina Berggren
67 Annika Sundh
50:- 174 Inger Zätterquist
43 Karl-Henrik Lundqvist
20 Bengt Hardell
55 Tomas Vikström
142 Ake Carlsson
213 Svante Andersson

Okt 250:- 242 Oskar Nilsson
100:- 288 John Sandlund
294 Ove Berggren
50:- 112 Elisabeth Hermansson
269 Margit Nilsson
4 Ulf Ohman
186 Berit Juhlin
215 Karl-Uno Hanno
11 Håkan Enström

Nov 250:- 290 Ulf Lundström
100:- 268 Göran Nilsson
168 Kenneth Larsson
50:- 177 Gunnar Wikman
206 Harry Ohman
267 Margit Nilsson
79 Siv Persson
136 Göran Kempe
263 Gerd Englund

Dec 250:- 171 Peter Zätterquist
100:- 46 Kristina Larsson
195 Henry Öberg
50:- 70 Sixten Isaksson
13 Eva Sundgren
172 K-E Zätterquist
251 Ove Förare
99 Greta Hansson
191 Tomas Andersson

Arsdragningen 1986

3000:- 195 Henry Öberg
1000:- 282 Ingegärd Stefansson
243 Anne Nilsson
500:- 242 Oskar Nilsson
16 Arne Svedberg
112 Elisabeth Hermansson
17 Lennart Lundqvist
1 Berit Nyström
109 Staffan Hermansson
33 Kurt Lindqvist
55 Thomas Vikström



FLYGDAG 1987

Flygdagsgeneralen Sir Herbert
meddelar att arbetet med
flygdagen löper som planerat.
Ni kan redan nu boka in den 12
juli 1987 i er planering. Vi
kommer att behöva en hel del
folk för att genomföra
flygdagen tillsammans med
Piteå FK. Om det kör ihop sig
med semestrar på F 21 har vi
en reservdag i juni.

AVBRYT I TID

Ett uttryck som ofta används när nya sträckflygare skall utbildas. Det som då avses är att i tid flyga mot landningsbar terräng och att se till att det finns höjd för ett normalt landningsvarv.

Under våren inträffade en händelse som kunde slutat betydligt värre än som nu skedde. Det hade ingenting med sträckflygning eller utelandning att göra men "avbryt i tid" gäller likafullt som nyckeln till att undvika tillbud.

En stor Cb stod parkerad över Brännberg. Det regnade kraftigt i centrum samtidigt som det pumpades in ny energi i kanterna. Vi var ett par som utnyttjade stiget i kanten lite för länge innan beslutet att landa fattades. Över fältet tilltog regnet samtidigt som vi utnyttjade sista stiget i ymnigt snöfall. Den här gubben verkade vara en riktig elaking.

Åke Carlsson med Cirrusen valde att landa först. Det såg lågt ut från min position på 900 m. Åke valde att landa rakt in men stannade 50 m innan asfalten börjar. Det var en indikation om att kraftiga sjunk kunde väntas. Näste man var Peter Z och jag följde honom in i regnet.

Det som sen hände var att sikten blev i det närmaste obefintlig och variometern gjorde ett tappert försök att flytta stoppet vid minus 5.

RADIOTELEFONIKURS

Under vintern kommer vi att anordna en kurs i radiotelefon. Ni som inte har radio-cert kan anmäla er snarast till LasseLöf (0920/41368).

Peter såg jag inte till varför jag planerade landning i andra änden av 2000 m banan och försökte urskilja var jag befann mig genom den öppna luckan i huven. Väl på final, efter att ha förlorat 600 m på 2 km flygning, kom nästa spännande upplevelse. Indikerad fart varierade mellan 70 och 130 med till synes lika attityd. SF 27:an fladdrade med vingarna som om han fått för sig att han var en kolibri.

Ner kom vi, men inte var det fråga om några precisionslandningar. Peter berättade att han ramlat handlöst mot banan de sista 50 metrarna för att sedan bromsas upp på de absolut sista metrarna. Han var helt övertygad om att det skulle sluta i haveri.

Den här gången gick allt bra men inte skulle jag vilja genomföra en utelandning på en trång åker under liknande förhållanden.

Hela historien skulle ej ha inträffat om vi landat en kvart tidigare. Dvs AVBRUTIT I TID.

BoVi

SEGELFLYG VM I AUSTRALIEN

Förklaringen till det något underliga motivet som pryder omslaget är att vi är 13 st från klubben som kommer att åka till kängurulandet. Vi kommer bl a att bevista segelflyg VM i Benalla. Bilder och historier kommer med stor säkerhet att drabba er som inte har möjlighet att hänga med.

DRAKAMPEN 1986

I marsnumret av Dratampen uppmanade jag klubbmedlemmarna att tänka till om ett namn för vår klubb tävling. Ett enda förslag har kommit in men det är inget dåligt förslag varför vi nu döper vår klubb tävling till "DRAKAMPEN". Det kan tyckas vara en felstavning av detta klubborgans titel men det har en helt annan och för tävlingen passande innebörd.

Den lycklige vinnaren av en termikhatt är Åke Andersson. Hatten kommer att överlämnas i samband med årsmötet.

Så till årets tävling. För första gången har vi funnit det meningsfullt att dela på klass 1 och Elitklass. De tre som kvalade in förra året har inte flyttat och till nästa år kommer en till.

I klass 2 har ingen av klubbens ordinarie medlemmar åkt någon bana varför gästmedlemmen Tage Holkvik tog hem segern. Nästa år får han lösa sportlicens för ÄFK.

Här är resultaten i respektive klass.

Elitklass

1 Tommy Nilsson	29746
2 Åke Carlsson	21351
3 Lars Erik Lööf	21025

Klass 1

1 Bo Vikström	22650
2 Herbert Öhman	21274
3 Bo Nyström	17353
4 Peter Zätterqvist	16935
5 Carl Olsson	7665
6 Patrik Nordlander	6590
7 Åke Andersson	730

Klass 2

1 Tage Holkvik	15121
2 Ola Eriksson	8085
3 Hans Landstedt	5263
4 Thomas Hedberg	1910
5 Kjell Nilsson	1450
6 Urban Zolland	1245
7 Arne Berggren	1175
8 Börje Fredriksson	760
9 Olle Ekberg	690

Resultaten i de olika momenten oavsett klass.

Höjdmomentet

1986

1 Ola Eriksson	8085
2 Bo Nyström	7500
3 Tommy Nilsson	7074
4 Patrik Nordlander	6590
5 Carl Olsson	6120
6 Herbert Öhman	5650
7 Lars Erik Lööf	5460
8 Hans Landstedt	5263
9 Åke Carlsson	4880
10 Bo Vikström	3870
11 Tage Holkvik	3251
12 Peter Zätterqvist	3180
13 Thomas Hedberg	1910
14 Kjell Nilsson	1450
15 Urban Zolland	1245
16 Arne Berggren	1175
17 Börje Fredriksson	760
18 Åke Andersson	730
19 Olle Ekberg	690

Distansmomentet

1986

1 Tommy Nilsson	8225
2 Lars Erik Lööf	3604
Herbert Öhman	3604
Bo Nyström	3604
5 Bo Vikström	3453
6 Peter Zätterqvist	3167
7 Åke Carlsson	3063
8 Tage Holkvik	1879
9 Carl Olsson	1545

Hastighetsmomentet

1986

1 Bo Vikström	15327
2 Tommy Nilsson	14447
3 Åke Carlsson	13408
4 Herbert Öhman	12020
5 Lars Erik Lööf	11961
6 Peter Zätterqvist	10588
7 Tage Holkvik	9991
8 Bo Nyström	6249

Som nykomling i klubben, har Börje och undertecknad blivit väl mottagna. Börje har på grund av sitt flygintresse smält in i miljön, men även jag som "utomstående" har trivts med miljön och alla människor jag mött där. Det har ju förekommit en del arrangemang som inte direkt kan insorteras i flygverksamhet, men som varit roliga och har givit tillfälle att lära känna varandra.

Det första var utförsäljningen av rök- och sotskadat varulager, som vi hade två dagar i midsommarhelgen. Många med mig tyckte att det var den jobbigaste midsommar man varit med om, men rolig.

Det andra var grillfesten i slutet av juli. Det var en samvaro som började vid lunchtiden och slutade någon gång på "småtimmarna" och innehöll lek, spex, mat och dans och fastän vädrets makter och motor-klubbens oljud gjorde allt för att sabotera festen så var den i alla delar en lyckad tillställning.

Det har även funnits många mindre fester av typen första EK eller "utelandnings-tårta" eller bara en enkel fika och pratstunder som har gett en inblick i en verksamhet som för mig är helt ny.

Det är en trivsamt stämning i Älvsby FK. Semestern har Börje, katten Måns och jag tillbringat i husvagn vid sidan av flygfältet, och det har varit en annorlunda, men skön sommar.

Birgitta Fredriksson

Motorflygchefen meddelar att motorkärrorna står i Uidsel. Dom får gärna tas till Luleå en kortare tid för att flygas en helg eller så, eller kanske rent av en vecka.

REVISION EKONOMISK KONSULTATION SKATTERÅDGIVNING REDOVISNINGSTJÄNSTER

Varje företag är unikt. Det är med den förutsättningen vi på Bohlins arbetar. Vår filosofi är att du ska få precis de tjänster, som du verkligen behöver. Varken mer eller mindre.

BOHLINS
AUKTORISERADE
REVISORER.

GÄLLIVARE Storgatan 19, Box 149, 972 00 Gällivare. Telefon 0970-150 70.
KIRUNA Mangisgatan 26 A, 981 33 Kiruna. Telefon 0980-187 10.
LULEÅ Kungsgatan 5, Box 139, 951 22 Luleå. Telefon 0920-941 10.
PITEÅ Uddmansgatan 15, Box 4, 941 21 Piteå. Telefon 0911-146 00.