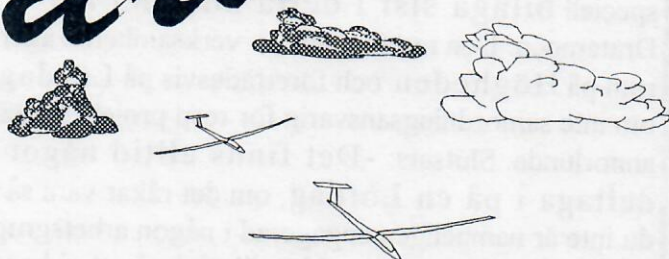


dratampen



Luft- och markorgan för Åhusby Flygklubb



Nr 25 Oktober 1995

Nu har ni fått vänta på Dratampen....Utgivningen blir lite oregelbunden, bl a beroende på att jag är en dålig författare, och det skulle bli lite enahanda om bara jag skrev i klubbtidningen när det inte finns behov av att få ut information eller det är brist på bidrag för införande i tidningen.

Det måste finnas massor av historier, synpunkter, idéer, eller annat som skall komma klubbens medlemmar tillgodo, där Dratampen kanske är rätt forum (ett ex skickas f ö även till landets övriga klubbar och till förbundet).

Det vore en välsignelse om vi kunde lösa mångfaldigandet på ett smidigt sätt till en rimlig kostnad, välkommen med förslag. Idag tar det lång tid att få ut tidningen p g a detta (veckor).

Är det någon som vill medverka mer aktivt vid produktionen av Dratampen, så bara hör av er.

Så är det dags igen att göra det nödvändiga och faktiskt stimulerande underhållet på våra prylar.

Som bilaga till detta nummer av Dratampen följer ett dokument med, som ska underlätta att årsöversyner m m skall flyta på ett bra sätt, läs det också.

KLUBBNYHETER

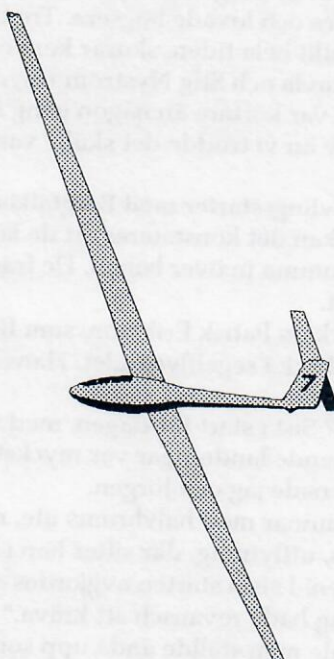
FLYGUTBILDNINGEN

SÄSONGEN-95 I ORD

KULTURSPALT

BERÄTTADE FLYGUPPLEVSER

M.M M.M



Klubbnytt

Medlemsmöte 24/9:

-Styrelsen fick medlemsmötets stöd att sälja klubbens resterande flygplan till Älvsby-flyg AB. ÄFK kommer att vara majoritetsägare och därmed styra bolaget. Älvsby-flyg AB äger idag Vivaten, DG:n och LS-3:an.
-Frågan om avgifts-nivåer och finansierings-alternativ togs upp. Styrelsen skulle utreda frågan och ta fram underlag till kommande möte/årsmöte.

Övrigt:

Flygpriser m m för säsongen-96 kommer ut före jul i samband med kallelsen till klubbmötet där bl a årsdragning i Supporter-lotteriet äger rum.

Klubbverksamhet

Vinterunderhållet av klubbens materiel och byggnader har påbörjats. Arbetsgrupper och projekt framgår av en speciell bilaga sist i detta nummer av Dratampen. Den mesta delen av verksamheten äger rum på Högheden och företrädesvis på Lördagar, om inte samordningsansvarig för resp projekt bestämt annorlunda. Slutsats: -Det finns alltid något att delta i på en Lördag, om det råkar vara så att du inte är namneligen engagerad i någon arbetsgrupp. Målsättningen är att vara klar till påsk så att vi kan flyga igång nästa säsong då.

Gamla klubbstugan skall Eko-rivas under hösten / vintern (+ "betong-delen" av ladan). Kjell Nilsson samordnar.

Bingo-Lotto, försäljning har startats upp av Bosse Nyström

Landningstävlingen söndagen 27/8 1995 på Högheden

För femte gången sedan nystarten 1991 genomfördes landningstävlingen. Tänkt som ett litet jubileum, fanns hoppet om många deltagare och bra väder. I själva verket fick vi tillgripa reservdagen på grund av lördagens regn och söndagen visade sig mycket osäker vad gällde vädret.

På morgonen hängde stratusmolnen långt ner och när vi anlände till Älvsbyn låg Högheden insvept i slöjor. Enligt prognosen skulle vädret medge tävling idag men när första starten skulle ha gått, kom en kraftig och ganska långvarig skur. Vi beslöt att vänta ett tag till, det verkade lätta runt fältet dock inte över oss. Matti, som skulle resa på eftermiddagen, var bekymrad och inställning av arrangemanget kröp närmare. Men, medlemmarna anlände med gott hopp och humör. Kombinerat med kaffe och kallprat lättade stämningen upp och skurarna drog vidare. För tillfället i alla fall.

Gunnar Ekberg tillfrågades och lovade bogsera. Tre timmar försenade kom första start i tävlingen.

Vädret var mycket nyckfullt hela tiden, skurar kom och gick. Ibland fick vi vänta och det drog ut tävlingen en hel del. Gunnar ville tävla och Stig Nyström ringdes in som avlösare. Tack för det, Stig.

Årets bana var svår. Den var kortare än någon gång förut, vinden var svagare än det planerades för och underlaget mycket fastare än vi trodde det skulle vara. Banan låg dessutom i medlut, så rullsträckorna blev långa.

Totalt genomfördes 17 tävlingsstarter med Bergfalken. Av dessa blev endast 2 diskvalificerade och vad tävlingsledningen gäller kan det konstateras att de landade godkänt. Punkt och slut. Som vanligt visades prov över olika sätt att komma in över banan. De främst placerade landade på ett normalt sätt, tidigt rätt på glidbanan och rätt fart.

Speciellt att minnas? Stackars Patrik Eriksson, som fick landa i en regnridå och därmed ursäktad. Trevligt var Stig Nyströms comeback i segelflygandet. Hans Björkman? Han knep en topplats igen. Det måste bli ändring på det!

Det bästa och trevligaste? Sista start för dagen, med få deltagare kvar gjorde Gunnar Ekberg. Det var nu helt vindstilla och föregående landningar var mycket långa. " Utan vind och med våra kilon går det inte att få stopp före linjen ", menade jag och Jörgen.

In på final kommer då Gunnar med halvbroms ute, rätt på glidbanan med god marginal till mask, över alla hinder, ut med all broms, utflytning, där sitter han i backen, ingen studs och fram mot linjen.

Stopp 1,0 meter före linjen! I sista starten avgjordes alltså tävlingen. Solen tittade fram nästan samtidigt och Gunnars kommentar: "Jag hade revansch att kräva." avslutar denna berättelse.

Bosse Nyström deltog inte men ställde ändå upp som funktionär. Det skall han ha heders för.

Älvsby flygklubb tackar deltagarna och tävlingen fortsätter nästa år.

Anders Ackelid

Resultat landningstävlingen 1995

Pl	Deltagare	Linje / Sträcka	Poäng	Pl	Deltagare	Linje / Sträcka	Poäng
1	Gunnar Ekberg	Före 1,0 m	10	10	Kjell Wahlberg	Efter 42,4 m	848
2	Tomas Mårtensson	Före 5,2 m	52	11	Ebba Andersson	Efter 42,7 m	854
3	Hans Björkman	Efter 3,6 m	72	12	Jörgen Balkefors	Efter 51,1 m	1022
4	Mats Höglén	Före 11,4 m	114	13	Stig Nyström	Efter 58,2 m	1164
5	Ulf "B" Jonsson	Efter 9,4 m	188	14	Matti Pigg	Efter 61,9 m	1238
6	Patrik Nordlander	Efter 11,5 m	230	15	Anders Ackelid	Efter 64,2 m	1284
7	Hans Lindgren	Efter 12,5 m	250	-	Patrik Eriksson	Landade i mask	Diskv
8	Peter Eriksson	Efter 40,9 m	818	-	Clas Lovén	Landade i mask	Diskv
9	Tomas Olofsson	Efter 41,1 m	822				

Flygutbildning

Utbildningen säsongen 1995

Segelflygutbildningen för 1995 års elever började med en teoridel tillsammans med de mer eller mindre klara eleverna från sommaren 1994. Teoriutbildningen samkördes på Kallax tillsammans med motorflygelever från Luleå. Älvsby Flygklubb deltog med totalt 20 elever och stod själv, till största delen, med egna lärare. Segelflygsäsongen startade vid påsk och kvällsskolningen tog sin början under maj med skolning tisdagar och torsdagar. Denna kvällsskolning är i första hand till för att "färdigställa" de redan påbörjade eleverna men har på gott och ont fungerat för helt "färska" elever också. Det gäller att ej för många elever blir kallade till dessa kvällar för att utbildningen ska bli meningsfull, vilket har påpekats i den utvärdering som årets elever lämnat till ÄFK:s lärare inkl. undertecknad. Det finns f.ö. andra påpekanden också som vi tar till oss. Med den ideella anda som vi driver verksamheten i, ska vi efter bästa förmåga, försöka åtgärda dessa påpekanden till nästa säsong. Tomas Olsson från Lidköping, tjänstgjorde mycket pliktstroget även i år. Han tog på ett förtjänstfullt sätt hand om våra elever i första hand fram till EK så att våra egna lärare och instruktörer kunde föra dessa vidare till certifikat. Totalt har 13 certifikat utfärdats 1995. Det kan ev. vara svenskt rekord för 1995! Utöver dessa har några personer blivit influgna på motorseglare samt vid en grundkurs i segelflygavance har fem personer blivit utbildade. Tyvärr har någon annan vidareutbildning inte genomförts i år. Men med klubbens nya förutsättningar på lärarsidan och den sakliga kritik som eleverna framfört, kommer vi att planera in detta till nästa års utbildning.

Planering för nästa säsong

Den preliminära planeringen för utbildning ser ut så här: Teoriutbildning under vintern (elever till denna tas från befintlig intresselista samt resultat av affischering och annonskampanj). Isflygning planeras ev. i Boden (dessa kampanjer brukar ge några elever). Kvällsskolning under Maj. Segelflygutbildning i lägerform på Heden under Juni. Under några veckor i juni planerar vi också sträckflygutbildning. Fortsatt segelflygutbildning på Högheden efter flytten.

Under utbildningen 1995 har följande lärare verkat:

Peter Zätterquist (ÄFK lärare):	Teoretisk och praktisk segelflygutbildning.
Tomas Mårtensson (ÄFK och meteorolog AF 1):	Meteorologi.
Åke Carlsson (ÄFK lärare):	Teoretisk och praktisk segelflygutbildning.
Stefan Simonsson (ÄFK instruktör):	Inflygning segel- och motorseglare
Harry Öhman (ÄFK lärare):	Inflygning motorsegl och segelflygutbildning.
Tomas Olsson (Lidköpings Segelflygklubb lärare):	Segelflygutbildning.
Hans Björkman (ÄFK ny lärare maj 1995):	Segelflygutbildning samt infl motorseglare.
Anders Ackelid (ÄFK ny instruktör maj 1995):	Instruktör segelflygutbildning.
Ulf Jonsson (ÄFK ny instruktör maj 1995):	Instruktör segelflygutbildning
Carl Olsson (lärare f.d. ÄFK):	Grundutbildning i avancerad segelflygning.
Eva Lindström (Flygledare F 21):	Utbildning i flygradiotelefon.
Fredrik Johansson (Flyglärare Luleå-Boden FK):	Navigation
Urban Zolland (utbildningssamordnare)	

Urban Z

SUPPORTERFÖRENINGEN

DRAGNING I SUPPORTERLOTTERIET

JULI 1995

500 kr	125	Ulla Ackelid
250 kr	026	Agne Nilsson
100 kr	232	Jan- Olov Vennberg
100 kr	161	Thomas Lundberg
100 kr	331	Kjell Lahti
Bellman lott	167	Karl-Erik Zätterqvist
Bellman lott	170	Karin Zätterqvist

AUGUSTI 1995

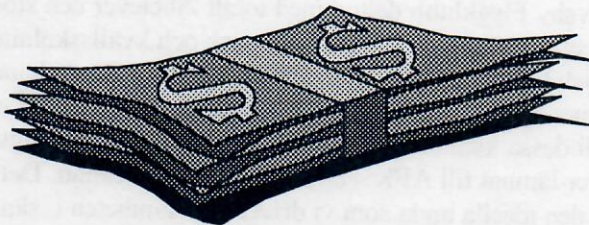
500 kr	260	osåld
250 kr	219	Håkan Danielsson
100 kr	061	Jörgen Lundmark
100 kr	194	Maria Haraldsson
100 kr	103	Anders Folker
Bellman lott	314	Ulf Jonsson
Bellman lott	028	Rolf Andersson

SEPTEMBER 1995

500 kr	368	Hubert Nilsson
250 kr	169	Nicklas Zetterqvist
100 kr	101	Roger Åström
100 kr	235	Bengt Ek
100 kr	391	Sten Nilsson
Bellman lott	189	Stefan Simonsson
Bellman lott	029	Göran Ekersund

OKTOBER 1995

500 kr	098	Tommy Nilsson
250 kr	347	Sven-Olof Enqvist
100 kr	339	Rolf Asplund
100 kr	181	Anna Hedin
100 kr	256	osåld
Bellman lott	255	Ulla Eriksson
Bellman lott	103	Anders Folker



NOTISER OCH ANNONSER

Presentkortet säljer bra. Om du eller någon i din bekantskapskrets vill ge bort en annorlunda present, ge då bort en flygtur. Tandem-hopp och Bungy-Jump är både dyrt (och otäckt !?) och har väl tappat lite av "nyhetens behag", så varför inte segelflyg istället.... Hör av er till Urban Zolland för mer info.

Uppmaning från motorsegelände pilot:
Glöm ej boka av om du ej nyttjar hela /del av bokad tid så slipper folk åka hem från flygfältet, eller vänta, i onödan !

Bosse N utmaning om årets meste (i flygtid) flygare i ÄFK kvarstår , (gäller även -96 meddelar Bosse)

Har du något du vill ha med under denna rubrik ?
Ring eller skriv till red. för Dratampen
Patrik Nordlander
Skräddaregr 4
961 73 Boden
0921-18106
(Om du skickar diskett, v
u anu format Word 2,
Excel 4 eller .txt)

BINGOLOTTO

Älvsby flygklubb har börjat att sälja BINGOLOTTER från V 35 nu i höst. Vi tar 100 lotter varje vecka. Jag sköter om och hämtar lotter i Boden och skickar numera 60 lotter till Kerstin i Luleå som i sin tur levererar dessa till klubbmedlemmar i Luleåområdet. I Boden är det Rune som säljer 20 st varje vecka och resterande 20 har jag och Berit försökt sälja. Vi har inte alltid lyckats sälja alla lotter varje vecka. Jag vill att om du som klubbmedlem spelar på BINGOLOTTO köper lotterna av ÄFK genom att ringa till mig eller Kerstin. Lyckas vi sälja 100 lotter varje vecka som detta pågår så har vi en vinst på ca 35000:- på ett år.....Är vi flera som säljer så ökar ju vinsten, på dom lotter som jag måste skicka tillbaka får vi ju ingen vinst. Om alla klubbmedlemmar säljer eller köper två lotter varje vecka skulle vi kunna öka antalet lotter till 200 och därmed vinsten till ca 70 000:- Du som har ideer, åsikter eller bara vill köpa eller sälja BINGOLOTTER kontakta mig eller Kerstin på telefon enligt nedan.

☎ Bosse 0921-100 36

☎ Kerstin 0920-66193

Bo Ny

NÅGRA ORD FRÅN KASSÖREN

Den ekonomiska situationen som vi har måste vi hjälpas åt att förbättra.....

Flygkonto

Vi har för närvarande tre lån med 13% ränta att betala varje kvartal detta svider för en kassör som inte har något att betala med. Därför måste vi göra något åt detta, så vi tänkte att dom som vill och kan betala in en extra slant till sitt konto, detta för att få ner räntekostnaden. Har ni tänkt att flyga till nästa sommar varför inte öppna ett autokonto till ditt flygkonto så att det drages en summa varje månad.

Det underlättar både för er och för mig som kassör.

Finansiering.....

Ni som var på mötet senast kanske kom i håg att jag lade fram ett förslag om medlemsavg och paketpriset som för närvarande är tretusenfemhundra kronor. Jag har räknat på detta, och kommit fram till att om vi däremot debiterar tvåtusen kronor inkl. paketet och medlemsavg. till samtliga (flygande) medlemmar så skulle vi alla tjäna på det. Jag ville med detta förslag få igång en diskussion om våra avgifter.

Är du positiv eller negativ till förslaget så ta gärna kontakt med mig så får vi diskutera detta.

EN LITEN PÅMINNELSE

Sedan har vi dom som har minus på kontot... Detta får till följd att medlemmar med pengar på kontot betalar även för dessa som inte har något på kontot

Mats H, kassör

KULTUREN RECENSERAR av Hans Lindgren

Snart är det vinter vilket är den årstid då det är **mörkt, kallt och allmänt jäkligt**. Hur tragiskt det än låter så är det sant.

Är det då dags att lägga bukarna i vädret och dricka öl framför TV:ns sportnytt och känna sig halvdöd till dess att solen åter tittar fram och bjuder på flygväder?

Svaret på ovanstående fråga är givetvis ja! Men istället för att dricka öl och glo på burk får ni nu via **DRATAMPENS kulturspalt** en fin möjlighet till mer givande sysselsättning nämligen **bokläsning**.

I detta nummer bjuder vi på ett litet smakprov ur den bästa flygbok (och bok) som någonsin torde ha skrivits nämligen:

**THE SPIRIT OF St LOUIS av
CHARLES A LINDBERGH**

"-Farten ökar - grästorven blir en suddig strimma - stjärten lyfter upp från marken"

"-Motorn går snabbare och jämnare - vilket varvtal? - hinner inte titta, måste hålla mig på startbanan!"

"-Halvvägsmärket rusar förbi - bara sekunder att fatta sista beslutet - ett felaktigt beslut nu innebär haveri - antagligen i lågor"

"-Jag drar spaken lugnt bakåt och ... *Hjulen lämnar marken!*"

Forts nästa sida....



Så här beskriver Lindbergh själv starten från Roosevelt field i New York och när man läser boken känns det nästan som att man själv satt vid spakarna på detta ett av världens mest berömda flygplan. Lindbergh var inte helt övertygad om att starten skulle lyckas då den utfördes med kraftig överlast på ett dygt fält och han hade svåra bryderier innan han till slut bestämde sig för att göra ett försök att komma upp.

Som vi alla vet lyckades starten och flygningen till Paris genomfördes lyckligt men dessförinnan krävdes det stora ansträngningar att samla ihop kapital för att projektet överhuvudtaget skulle lyfta.

Det som möjliggjorde hela flygningen var "the spirit of St Louis" vilket fritt kan översättas med "St Louisandan". Lindbergh hamnade mer eller mindre av misstag i denna stad utan avsikt att stanna men då han fann att här fanns trivsel och "anda" utöver det vanliga blev han postflygare stationerad på orten. Själv beskriver han att det var under en postflygning som han fick idén till att försöka vinna Orteigpriset på 25 000 \$ vilket skulle delas ut till den som först flög New York - Paris, eller tvärtom, nonstop.

Då beslutet väl var taget satte han igång att övertyga affärsfolk som själva flög om att projektet kunde genomföras och att det borde göras av någon från St Louis. Efter lite arbete vann han ett par eldsjälur på sin sida som arbetade lika hårt som han själv på att verkligen vinna tävlingen i St Louis anda.

Boken är indelad i två delar där den första beskriver hur planet anskaffades och utrustades. Inte minst ges här en inblick i hur de ekonomiska bekymren löstes.

Nu var det ju inte bara pengar som behövdes utan även en förmåga att övertyga folk om att flygningen gick att genomföra och detta var inte helt enkelt till att börja med. Det finns väl ingen riktigt bra jämförelse men hur skulle du reagera om en privatperson idag försökte samla ihop pengar för en flygning till månen?

I bokens andra del beskrivs flygningen över atlanten men det är inte allt eftersom en normal beskrivning av en atlantflygning lätt skulle bli något i stil med: timme 1 - vatten, timme 2 - mer vatten, timme 3 - ännu jättemycket mera vatten. För att inte bli långgrandig så blandas flygningens rent tekniska delar med .

Lindberghs återblickar på sådant som föregick flygningen typ barndomsminnen, det unga Amerika som är på väg att expandera, flygarupplevelser etc.

Lindbergh var en mycket skicklig pilot men givetvis gjorde även han sina misstag som tex den gången han flög in i en järnhandel i den lilla staden Camp Wood!!! Grytor och kastruller rasade ner inne i butiken och järnhandlaren och hans son trodde det var jordbävning. Då Lindbergh försökte få betala skadorna vägrade järnhandlaren ta emot pengarna då det hade varit "en intressant upplevelse". Endast i Amerika

Boken är skriven på ett mycket levande sätt och det tog 14 år från det att L började skriva boken till dess att den fanns ute i bokhandeln till allmänhetens glädje. Att boken var, och är, välskriven bekräftas av att författaren tilldelades Pulitzerpriset för sin insats.

Det var mycket som skulle klaffa innan Lindbergh slutligen kom iväg från New York den 20 maj 1927 men han överkom alla svårigheter och lyckades.

Lindberghs levnadsöde får betraktas som unikt. Han hann med att jobba som egen jordbrukare, studera på college, vara wingwalker, rundflygare, armeflygare, atlantflygare, upptäcktresande, äventyrare, marinflygare (i en F4U-Corsair), författare, filosof, uppfinnare och mycket mera. Det måste ha varit fantastiskt att få uppleva det tidsspänn som sträcker sig från de första bilarna till de första månflygningarna.

Lägg inte bara buken i vädret i vinter - lägg en bok på buken!
(Och se till att den heter the Spirit of St Louis)

Nere på Berget i sommar

Lördag eftermiddag anträdde resan mot Älleberg med Ulf "Bratte" Jonsson, Anders Ackelid och undertecknad i SJ:s trygga förvar. Vi skulle anlända till Falköping tidigt söndag morgon, utvilade, entusiastiska och redo att sätta oss på skolbänken.

Söndag morgon, flödande sol och 23° varmt i skuggan. Snabbt in med bagaget i ett par förvaringsboxar, -nu hade vi en hel dag på oss innan vi skulle inställa oss på BERGET. Vad skulle vi göra av med dagen, -tja som segelflygare, bara ett att göra.

Mycket snart hade vi lokaliserat fältet i Falköping och efter en lång promenad var vi framme. Vilken anläggning! Vi stod helt stumma framför hangaren och bara stirrade. Innan vi ens hade hunnit hämta oss hade vi blivit förhörda om vad vi var för 'ena, instoppade i en gammal Peugeot diesel, guidade runt fältet och förevisade läckerheterna i hangaren. Janus ce, Ls 6:or, DG 300 e t c, e t c. Det torde vara en av Sveriges finaste anläggningar. Det finns en 1100 m och 30 m bred asfaltbana, omgiven av två gräsfält, ett på vardera sida. Dessa 30-40 m breda fält användes för vinschstarter. Man får ut ungefär 1350 m lina, vilket ger urkopplingshöjder mellan 500-600 m. Under slutet av kursen fick jag tillfälle att prova vinschstart, och för de som aldrig varit med om eller sett en sådan start, kan jag tala om att det var en av de mest hissnande upplevelser jag varit med om i ett segelflygplan.

Forts nästa sida...

Så småningom blev det dags att bege sig tillbaka till stationen, hämta ut allt bagage och ta sig upp på BERGET. Vilken kontrast. Ett 500 m långt, kraftigt kuperat gräsfält. 30 m brett med 10 m avrullningsyta, bara på en sida. Det ligger 120 m högre än omgivningen runt berget, med branta stup i N, Ö och V. Här var det verkligen fråga om att landa exakt och passa sig för alla nedsvep som fanns i anslutning till stupen, beroende på vindriktningen.

Dag 1, samling i lektionssalen där vi elever fick tillfälle att bekanta oss med varandra och med lärarna samt en genomgång av vad som skulle hända de följande 2 veckorna. Schemat såg mycket lovande ut, det skulle bli flygning c:a 15 h/vecka.

Vad ingen räknat med var, som vanligt, vädret och nog fick vi väder alltid, men inte flygväder. Måndag och Tisdag kunde vi flyga någorlunda innan regn och vind helt tog över. Efter 3 tröstlösa dagar med teori-lektioner, 8 timmar / dag, och väderprognoser som inte liknade någonting, bestämdes att vi skulle flyga så länge vi hade tillräckligt högt i tak, och så blev det.

Ibland hade vi inte mer än 250 m i tak, men vi kunde flyga några timmar varje dag. Inte den typ av flygning vi hade hoppats på, men vi lyckades genomföra de flesta övningarna som ingick i utbildningsplanen utom de som avsåg sträckflygning.

Ett exempel på hur dåligt det var kan illustreras med en av de bättre dagar vi fick uppleva. Vi skulle testa de finalglidningsstickor vi tillverkat. Jag fick i uppgift att runda en kyrka 15 km ut från Älleberg, vi skulle vara tillbaka på rätt höjd i nedflygningssektorn, dvs 300 m, och till det skulle läggas en säkerhetshöjd på 200 m. Jag blev tilldelad en Janus samt Zacka i framsits. Med de givna förutsättningarna som grund hade jag räknat ut att vi behövde 850 m vid vändpunkten för att ta oss hem. Sagt och gjort, vistack iväg bakom Subercuben och enligt kompassen låg vi på rätt kurs. Efter ett tag frågar Zacka var vi är. Jag hade då förgäves försökt hålla reda på vår position och hade inte en susning om var vi var, det enda jag visste var att vi gick på rätt kompasskurs, det var på regn och dimma i stor sett omöjligt att se marken. På 750 m gick vi in i moln och var tvungna att koppla. Zacka visste naturligtvis exakt var vi befann oss, dels var det för honom enbart bekant terräng, men dessutom visade det sig att han satt med en GPS i näven, så han fortsatte. Vi rundade kyrkan på 700 m, och hade alltså redan från start förbrukat nästan hela vår säkerhetshöjd. I regn och dimma störtade vi hemåt, passerade BERGET på 350 m, inte för att jag såg när vi passerade men Zacka tyckte att vi skulle vända om för landning medan vi fortfarande hade höjd för att landa på berget och kunde slippa nesan att landa på sidan om.

Trots det dåliga vädret hann vi med en del sträckflygning. Uffe hade en kanondag han förmodligen aldrig kommer att glömma. Ut på sträcka, kommer inte runt, måste landa i Skövde, ringer efter bogsering. Cuben iväg, drar upp Uffe, på hemvägen oväder och en bogserpilot som får för sig att dyka under ett moln istället för att gå runt. Urkoppling i störtregn och utelandning på kommunens minsta fält, ett fält som avslutas med en bastant stenmur. Uffe satte dock DG:n snyggt mitt på fältet. En poäng i sammanhanget var att fältet låg bredvid en bondgård där en möhippa pågick för fullt och vilken tidigare varit i Falköping och segelflugit med den blivande bruden.

Två veckor går rasande fort när man har roligt, instruktörsdelen av kursen var nu avslutad. Halva gänget åkte hem för gott och andra halvan hem över helgen.

Resterande två veckor gick i samma spår som de två första med den skillnaden att teorin blev lite tuffare och vi var tvungna att kunna instruktionerna ordagrant utantill. Efter 4 veckor hemifrån började det bli lite tungt. Och än hur intressant och roligt det nu var på BERGET, kändes det skönt att få styra kosan hemåt, en massa erfarenheter rikare och förhoppningsvis som en duktigare flygare.

SEL 731, Hans Björkman

NOTISER OCH ANNONSER

För att underlätta planeringen av 1996 års vidareutbildning inom klubben, önskar jag att du meddelar ditt önskemål till mig. Sträcka, IMC, Ava, e t c. Ring, faxa eller skicka brev/kort.

Tel: 0920-61904, arb. 0920-23 95 34 Fax: 0920-23 96 66

Urban Zolland Grytetigen 10 974 55 Luleå

Propellerskador

Ingen av oss skulle ens ha en tanke på att åka med i ett flygplan i ljudets hastighet om vi före start visste att det fanns sprickor eller andra skador på flygplanet.

Propellern på motorseglare och motorflygplan snurrar med två- och halvt tusen varv per minut vid fullt gaspådrag, vilket gör att propellerns spetsar rör sig med nästan ljudets hastighet.

Var noggrann vad avser skador på propellern vid tillsyn före flygning. Skador kan uppstå på flera sätt:

- Om det finns sådant som kan sugas upp, t ex grus / sten / tallbarr, eller sådant som når upp till propellern, exvis höga grässtrån, ger detta skador
- Om det är bitar bortslagna ur propellern ger detta obalans och vibrationer, som i sin tur ger lagerskador och godsutmattning i form av sprickor i motorfästen osv.

Undvik att ta ut full effekt vid taxning (ställ upp flygplanet på lämpligt sätt innan du kliver i). Om du råkat hamna på olämpligt underlag, dra flygplanet för hand därifrån.

Propellertillverkarens manual ger besked om vad som kan accepteras, -i annat fall råder flygförbud.

Rune H

Alpflygning -92 av Hans Lindgren

Förtext

Hej! Här kommer ett litet urdrag ur min resdagbok som rör mc-semesteren till alperna 1992. Ett av mina mål med denna utflykt var att få flyga i alperna vilket uppfylldes på DASSU - Deutsche AlpensegelflugSchule i den lilla byn Untervössen i det sydligaste Tyskland.

Untervössen

Efter en kort körning från München var jag framme i den lilla byn där jag fått veta att det skulle gå att segelflyga. Lite närnavigering förde mig till flygfältet där det var full aktivitet.

Segelflyget här nere har helt andra proportioner än hemma och det kunde man se på en gång. På startlinjen vid vinschen stod aldrig mindre än tio segelflygplan i kö och dessa vinschades upp enligt Ford'sk löpande bandprincip. Frambogseringen av kärrorna skedde med hjälp av eldrivna golfbilar.

Efter ett snack med ansvarig flygledare stod det klart att jag mycket väl kunde ta en kärra och sticka upp men jag tänkte först ordna kojplats och kolla flygpriser o.dyl.

Priserna var ett kapitel för sig och efter inte alltför mycken matematik stod det klart att en bomstart kunde komma att kosta sisådär en 500-600 kr. Till eftervärlden kan sägas att priset motsvarar en normal dagslön före skatt eller ca 7 starter i Sverige...

Sålunda nöjde jag mig med att titta på och försöka lära mig de lokala rutinerna så gott det gick första dagen.

Flygdags

Dagen därpå körde jag ner till fältet för att kolla om det fanns någon man kunde dela kostnaderna med och nu hade jag flyt. Efter ännu ett snack med flygledaren, som nog förstod var skon klämde, fick jag höra att det fanns en plats ledig i en Ka-13 som precis stod färdig för bogsering. Fram med en skärm, ner i aktersits och iväg. Hann inte ens presentera mig för piloten där framme innan det bar iväg.

Bakom Robin:en, som bogserade, blev det tid till presentation och snack. Han därframme hette Cyrus, uttalades tsyrås, och var student vid universitetet i München. Vidare hade han fått låna planet av högskoleföreningen så flygplanshyran var noll kronor och bogseringen skulle vi dela på. Jämfört med vad det annars skulle kostat var det utan tvivel överkomligt.

Höjden ökade och vi färdades upp längs alptopparna. Plötsligt styrde bogserkärran rakt mot ett massiv men jag fattade utan tillsägelse vad som var på gång nämligen utnyttjande av hang. Direkt med ögat kunde man se att vår bana skulle komma att hamna ca 30 meter över altoppen vi styrde mot. Det var ungefär som när man "ser" sin bana vid landning fast tvärtom.

På 1200 meter över startplatsen och några meter över närmsta altopp kopplade Cyrus lös och vi flög för egen maskin.

Termik och hang - hang och termik

Termiken lät inte vänta på sig men mycket högre än 1200 m gick det inte att ta sig den dagen. Efter lite kurvande styrde vi bort från fältet och in bakom ett annat berg. Det kändes minst sagt konstigt för en grabb van vid plattlandet hemma att veta att fältet ligger runt hörnet fast man inte kan se det.

Nu blev det en introduktion i hangflygning vilket jag inte provat tidigare. Att det gick att flyga så lågt och ändå ha så mycket reservhöjd på ena sidan, det var något nytt det! Normal flyghöjd var sisådär en 20-30 meter och det kändes nästan som vid landning hela tiden.

Efter att ha hangat ett bra tag flög vi lite termik. Vi växlade så att vi fick ungefär 50-50 flygtid vid spakarna med lite mer tid för Cyrus som visade de lokala reglerna och var det fanns bra ställen.

Termiken kommer och går men då den försvinner kan man alltid glida in mot något berg och hanga tills den återvänder.

Efter ungefär 1 1/2 timme gjorde vi ett försök att komma över ett berg som skiljer Tyskland från Österrike. Visserligen fanns det krav på att ombordvarande skulle ha pass men det ansågs inte så noga så vi försökte ändå trots dubbel passbrist.

Hanget ville inte riktigt ge oss den sista lilla skjutsen över och efter ännu en halvtimmes flygning började baken och ryggen att säga sitt.

Jag hade lyckats hålla ut utan klagomål därbak men får väl erkänna att jag kände en viss lättnad då han därframme frågade om inte jag började ha ont i ryggen. Svaret blev "ja!". Visserligen så är det mer charm i gamla trä- och dukkärror än i plastditona men bekväma - det är dom inte.

forts nästa sida

Hang i "stadstrafiken"

Vi satte kurs på fältet och gick in i hangvarvet där det redan var 5 andra kärror på tur. Det roliga var att allt flöt mycket disciplinerat utan att någon ens knystade på radion eller - kanske tack vare därför.

Efter ett tag var det min tur att ta spakarna igen och jag njöt verkligen av att susa fram längs bergväggen för att vid vändpunkterna bryta ner kärran i en brant sväng och gå förbi mötande trafik på smidigaste sätt. Högerregeln gäller generellt så vida det inte finns något bättre sätt att ta sig fram då sunt förnuft ju alltid skall råda.

Ännu lite senare sa ryggarna att det verkligen var dags för landning och jag överlät spakarna åt Cyrus i framsitsen.

Trots den täta trafiken i luften så var det inte heller nu prat om att börja tjattra i radion utan det var bara att vika av från hanget och gå in i nedflygningsspektorn. Resonemanget tycks vara att "den som är i nedflygningsspektorn är där för att landa".

Landning med sjunk

På sisådär 250 meter lämnade vi sektorn och gick ut på medvinden. Det som sett ut som en skogsbeväxt kulle uppifrån hanget var nu ett litet berg som vi hade på vår högra sida. Proportionerna är verkligen eljest än vad man är van vid.

Som vanligt gäller medvind, 2x90 grader och final. En god regel som säkert sparat många liv och som skulle spara två till denna dag då det helt plötsligt och utan förvarning visade sig att bärkraften bara försvann då vi gick ut på finalen. Det var helt klart en allvarlig situation men Cyrus, som ju hade spakarna, reagerade helt riktigt genom att skjuta fram spaken, nästan genom instrumentbrädan, för att med en rejäl dykning få upp hastighet. Det var som att någon hade monterat bort vingarna som det sjönk!

Efter att ha fått upp fart tog Cyrus upp kärran och värsta krisen var avvärd men det fanns inte överdrivet mycket reservhöjd kvar efter incidenten eller enklare uttryckt - det fanns inget behov av luftbromsar förrän precis före sättningen. Det kan ha sina risker att flyga i vacker natur ...

Lunch med en blivande diplomat

Efter att ha parkerat kärran blev det lite tid över till sociala aktiviteter vid den lilla serveringen som fanns ett stenkast från startplatsen.

Cyrus och ett par av de övriga segelflygarna samlades för att kaka lunch och snacka flyg men då det fanns en utlänning vid bordet så blev det givetvis även lite prat om hur det är norrut.

Min värd berättade lite om sin bakgrund och det visade sig att grabben var född diplomatson studerande nationalekonomi vid Münchens universitet samt, förhoppningsvis, blivande marinflygare och diplomat. Det var en hel del det.

För stunden var han antagen som marinpilot men han oroades över att testerna kunde ändras från år till år och att han kanske skulle petas då han var klar med studierna.

Fadern hade varit hög militär i marinen för att, då åldern sagt sitt, gå över till diplomattjänst. Diplomatin hade uppenbarligen gått i arv då sonen uppträdde ytterst neutralt och civiliserat.

En bra grej med att plugga i tyskland verkar vara att det ofta finns segelflygsektioner där det är fritt fram att låna flygplan om man behöver. Något för svenska universitet och högskolor att ta efter? (Knappast om verkligheten får säga sitt)

Käse-nånting att äta

Maten för dagen var Käse-nånting i vilket det tydligen fanns en religiös aspekt inbakad. Rätten ätes av alla men i synnerhet av katolikerna som inte får äta viss mat vissa dagar. Hade jag inte en aning om.

På förfrågan vad rätten, som såg ut som en stor slags falukorvsskiva, innehöll svarade en av tjejkarna att "det är det nog bäst att inte veta". EG-slaktavfall kanske? Vet ej men jag kåkade i alla fall upp och tyckte det smakade hyfsat efter alla hamburgare och pommes frites även fast det inte gick upp mot rejäl husmanskost.

Dagen led mot sitt slut och vi gick för att betala för bogseringen. Cyrus hoppades på lite rabatt eftersom han var stamkund men jag hade andra aningar och byggde inte upp några förhoppningar.

Mycket riktigt. Här hjälpte inte ens skicklig diplomati av proffsen utan prislistan gällde alla. Nåja, det var jag ju beredd på och 250 kr för mer än två timmar i alpernas luft var då inget att orda om. Dessutom var ju flygplanshyran gratis.

Cyrus gick för att köra ett par passagerarstarter med vinsch och själv gick jag runt och filmade lite. Allting flöt verkligen med fart här.



forts nästa sida

Full dag med EK-spex

Dagen närmade sig sitt slut även vad ljuset gäller och en efter en kom kärrorna in för landning. De som flög nu var till stor del elever som utnyttjade de lugna eftermiddagstimmarna. Det var även ett par tjejer som gjorde första EK-flygningen om jag fattade rätt.

EK-flygningen firas här lite eljest än hemma där det ju är tårta som gäller. Hon, ja hon, som gjort den får böja sig fram och mottaga en klapp på stjärten av samtliga närvarande på fältet. Vad herrarna får göra frågade jag inte om men förhoppningsvis finns det väl alternativa spex för dessa. Efter detta spex får EK:aren bjuda på en back öl vilken delas av de som råkar vara på fältet.

På det hela taget var jag mycket nöjd med denna min första flygtur i dessa otroligt vackra och mäktiga berg.

Eftertext

Flygningen ovan gjordes 1992 och priserna som omnämns gällde då. Idag har vi ju ett annat krona-mark förhållande ...

Hans Lindgren hösten -95

Flygsäsongen -95

För min del började den med Pirtti-läget veckan före påsk och avslutades med flygläget i Hemavan veckorna 37 och 38. Perioden mellan dessa två vågflygläger har vi till största delen tillbringat på Hedenfältet strax utanför Boden. Under sensommaren kom vi så småningom till Högheden och vår jättefina anläggning i Älvsbyn. Våra nysädda gräsytor "tog sig inte" som vi ville och det var många olika viljor innan vi flyttade till Högheden. Dessbättre har det visat sig att gräsfältet inte fått några egentliga skador av att det används från slutet av juli. Sensommaren och hösten har ju varit otroligt bra ur vädersynpunkt, lite eller inget regn och varmt.

Jag har bara flygit en 10-mila denna sommar och det beror inte på vädret som ju inte varit det bästa men trots detta sträckflygväder under betydligt flera dagar än dom vi utnyttjat till att flyga sträcka.

I början av augusti genomförde vi en "heldag" med flygning och olika aktiviteter för ett av dom större företagen i efter Pite-älvdal med ca 60 personer. Anställda med respektive. Vi började med fika på morgonen och indelning av gästerna i olika grupper för tävlingar i alla former. Dagen varvades med demostarter med segelflygplan, yxkastning, cykling med "preparerad" cykel m.m., lunch och fikapauser för att avslutas med middag i bygglokalen på oxfile och potatisgratäng. Jag behöver knappast nämna att det börjat jusna innan det hela avslutades. Morgonen därpå fanns det frukost till dom som sovit över i våra fina uthyringsstugor. Vädret denna helg var helt det bästa tänkbara med sol från en klarblå himmel och varmt även på kvällen/natten. Våra gäster var mycket nöjda med arrangemanget. En gäst tillika klubbmedlem klarade det vi trodde vara omöjligt, nämligen att cykla runt husvagnsparkeringen på den preparerade cykeln.

Vid middagen delades det ut olika priser till dom som "utmärkt" sig på något sätt vid dom olika "momenten" under dagen.

Förhoppningsvis kommer detta med heldagstanken att medföra ytterligare någon sponsor för Älvsby Flygklubb.

Under sommaren har det sålts "brattar" både på Sjöslaget och Pite dansar och ler. Tvivarr var vädret under Sjöslaget ganska kyligt och detta i kombination med att den plats vi hade utanför stadshuset, inte var den bästa platsen, medförde att vi inte sålde så bra som vi hade kalkylerat. Annat var det på Pite dansar och ler både med vädret och platsen utanför Statt. Kl 3 på söndagsmorgonen hade vi sålt slut på både brattar och varmkorv, någon dricka fanns det väl kvar.

Mycket lämplig tid att få slut på varorna, vi hade sålt både fredag och lördagnatt och haft ganska bra med kunder båda dessa kvällar. Fredag kväll tyckte någon att han eller hon behövde våran picnic-korg bättre än oss så den försvann med fikat frukt och diverse andra bra ha prylar. Bratteförsäljningen har under sommaren gett ett netto på ca 16 000:- till supporterklubben.

Bo Nyström

Nå't mer nummer av Dratampen blir det inte på denna sidan året, nästa Dratamp lär väl komma ut någon gång före eller efter årsmötet beroende på Ert och styrelsens behov av att nå ut med information. I väntan på det, -fatta penna/-Pc/-telefon och var med i Dratampen.

Nu återstår det bara att önska en trevlig Jul, bra avslutning på året och en önskan om ett gott nytt Segelflygår 1996. /red.



VINTERNS VERKSAMHET I ÄLVSBY FLYGKLUBB

Årstillsyn segelflygplan

Samordnare för resp fpl enl listan nedan.

Arbetsgrupper kommer för årstillsynerna på segelfpl att sammankallas för varje Lördag

UMA DG 500 Nyström Bo 0921-10036	TLS B-falke IV Lustig Anders 0920-12894	THN B-falke III Lustig Anders 0920-12894
TSZ Astir Ackelid Anders 0921-15105	UII Pik-20 Olofsson Tomas 0920-13102	TRB LS 3 Mårtensson Tomas 0920-88688
UAS SF-25 Pettersson H-G 0911-56380	UCI Vivat Balkefors Jörgen 0920-66964	

Arbetsgrupper kommer för projekten nedan att sammankallas av Samordnings-ansvarig

Flygplankapell Samordnare Wilson Charlotta 0920-49383 Arbetsgrupp Lovén Elisabeth 0920-225962 Eriksson Patrik 0920-49383	Förankringsutrustning Samordnare Nilsson Kjell 0929-10580 Arbetsgrupp Pettersson Åke 0921-64068 Segerstedt Per Åke 0920-228683	Transportvagnar Samordnare Landstedt Hans 0920-220946 Arbetsgrupp Anderson David 0911-13042 Larsson Jan 0920-220947 Wahlberg Kjell 0921-23125
Flygledartornet Samordnare Lundgren Mårten 0929-30168 Arbetsgrupp Eriksson Ola 0911-92950	Hangarerna Samordnare Danielsson Håkan 0920-65308 Arbetsgrupp Lindgren Thomas 0921-73537 Lovén Klas 0920-225962 Eriksson Peter 0929-13072 Sundberg Yngve 0920-56139 Bellander Björn 0921-65633	Fältbilar, Gräsklippare Samordnare Långström Nils-Tage 0928-20056 Arbetsgrupp Långström Mattias 0928-20056

Materielförråd Samordnare Legge David 0920-99021 Arbetsgrupp Nordlander Patrik 0921-18106 Björk Nils 0920-51937 Wikman Göran 0922-20185 Lahti Kjell 0922-20197
--

Underhålls-verksamheten äger rum under perioden Oktober-95 till påsken -96.
Rune Höjer är sammanhållande för verksamheten.
Du som inte är med på listan ovan, kommer att få kallelse till arbetsgrupp för årstillsyn segelfpl.
Rune har tfn:
0921- 19924 hem
0920-38471 arb