

Dratampen

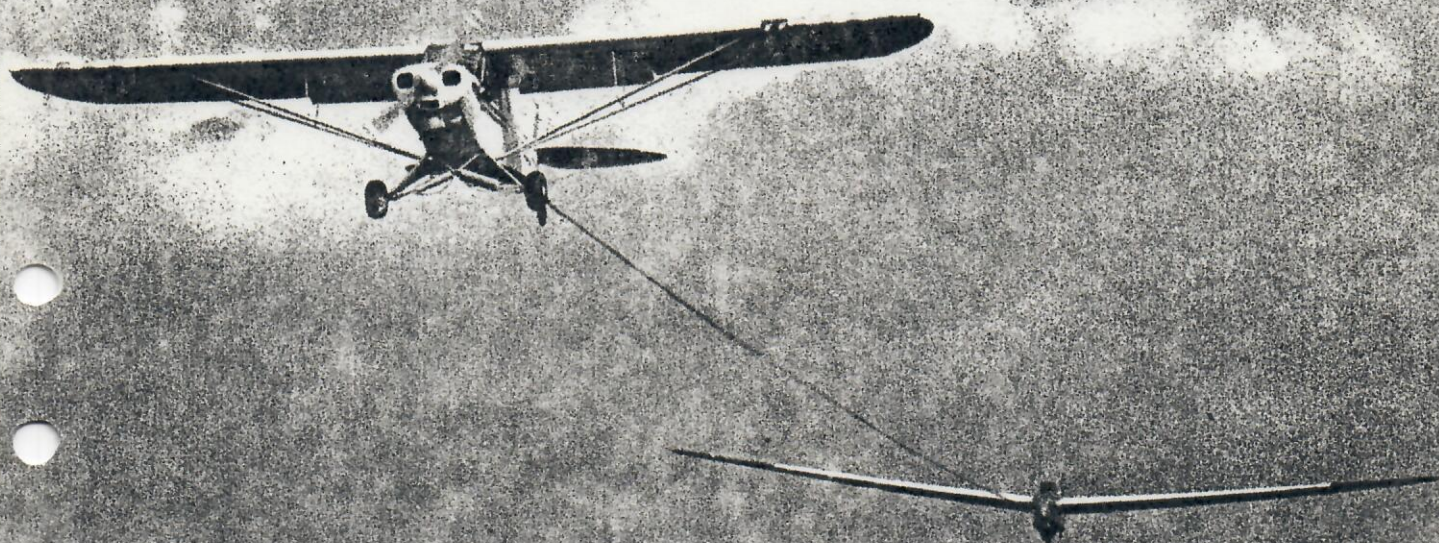
Luft- och markorgan för
ÄLVSEY FLYGKLUBB

Nummer 1
December 1982
Årgång 1

Adress: DRATAMPEN, o/o Bengt Hardell, Styckjunkargatan 1, 951 53 LULEÅ

DU HÅLLER JUST NU I DET FÖRSTA NUMRET AV ÄLVSEY FLYGKLUBBS MEDLEMSTIDNING DRATAMPEN. OM DU INTE ÄR BEVANDRAD I SÖDRA ÄLVSEYBYGDENS VILDA TUNGOMÅL KAN VI MEDDELA ATT TIDNINGENS NAMN PÅ SEGELFLYGARSVENSKA HELT ENKELT ÄR BOGSERLINAN.

VI VILL MED DEN HÄR TIDNINGEN GE DIG SOM MEDLEM EN SAMLAD INFORMATION OM VAD SOM HÄNDER I OCH OMKRING KLUBBEN. TIDNINGEN ÄR ÖPPEN FÖR ALLA SOM VILL SKRIVA. DU ÄR VÄLKOMMEN MED ARTIKLAR, INSÄNDARE, DEBATTINLÄGG - ALLT. DRATAMPEN ÄR ETT ORGAN FÖR HELA ÄFK. KOPPLINGEN MELLAN MOTORFLYGSEKTION OCH SEGELFLYGSEKTION FRAMGÅR KLART AV BILDEN.



I DETTA NUMMER:

Tävlingssummering 1982 - resultat och kommentarer.
Ajetållans tankar om flyg eller inteflyg.
Hemavan -82 - en lägerreport.
Flygsäkerhet - läs den sidan!!!
och så lite Smått & Gott.

AJATÄLLANS FUNDERINGAR OM DET HÄR MED FLYG ELLER SNARARE INTE FLYG -----

Har Ni sett mig flyga ! replik, bl.a. använd av den korpulente hovkamreraren Daniel Hvasser (1871), när han i ett sångarlag blev anmodad att ta "Upp genom luften, bort över haven".

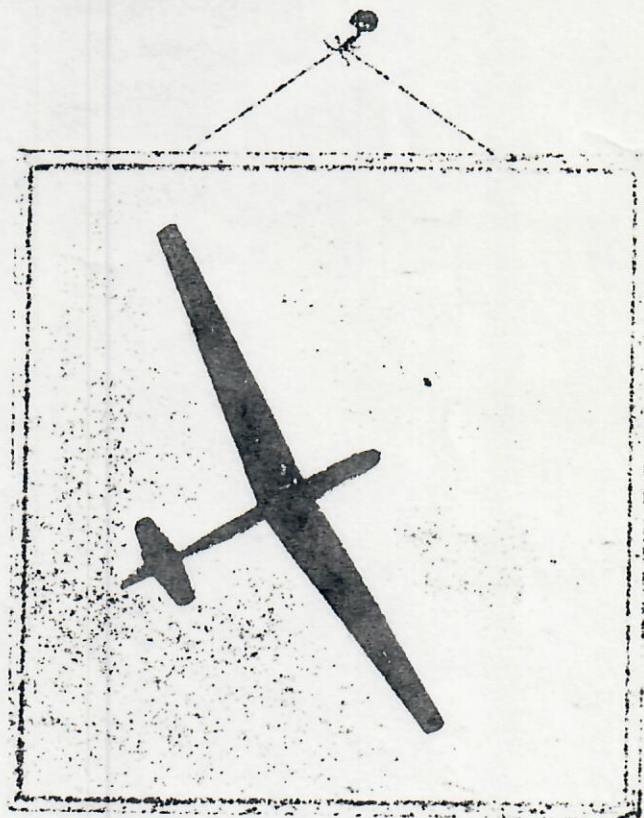
Vad har nu detta med mig att göra? Jo, utropet i första meningen borde vara en fråga eftersom ingen under den gångna säsongen sett undertecknads f.n. något korpulenta figur på Högheden Airport.

Efter 10 år av mer eller mindre aktivt deltagande i lufthavets övningar och inte att förglömma den samvaro som präglar markerbetet har jag tagit ett sommaruppehåll och det kan leda till vissa funderingar och reflektioner. Är det fråga om enbart ett sommaruppehåll eller är det början till ett definitivt avhopp? Är jag helt uppriktig så kan jag i dagsläget inte besvara den frågan.

Har flygintresset avtagit? Nej, definitivt inte, fortfarande går jag med blicken mot skyn så snart jag hör eller ser tillstymmelse till ev. luftfarkost. Om man bortser från vissa personliga hän- delser som kan innebära flyguppehåll så är det i mitt fall även andra faktorer som inverkat. En genomgång av flygdag- boken för de 10 år jag haft cert. visar att endast ett fåtal säsonger överstiger flygtiden 10 timmar. Vad innebär detta? Jo, i klartext har jag hela tiden varit nybörjare, jag har så att säga aldrig lärt mig gå utan hela tiden krupit. Jag tror mig inte vara ensam om denna situa- tion och vad är botemedlet? Givetvis att flyga mera men "det går väl an att säga tulipanaros - men gör na". Även om jag

Biggles skulle det kännas väldigt till- fredsställande att inte inför varje start nervöst snegla på struten för att se om vinden är tillräckligt "snäll" för att tilltala mig. Inför kommande säsong har jag ett förslag. Om det finns segelfly- gare inom ÄFK som är i samma båt som jag bildar vi en grupp som under ledning av flyglärare eller annan lämplig person skolar ett antal timmar dock minst fem timmar. Jag hoppas få respons på mitt förslag. Intresserade kan höra av sig till mig, tel. 0920/176 44.

Henry Hällgren



HAVERIHÖRNAN

Säsongen som gått har kostat oss ett flygplan, K 8:an som blåste över på rygg efter att ha blivit lämnad alltför dåligt förankrad.

I fjol tappade vi vår Pirat på samma sätt. Något som egentligen inte får hända har hänt två år i följd vilket ger anledning till eftertanke, eller hur?

Vi har en gynnsam statistik i klubben vad gäller skador under flygning, medan däremot skadorna på marken är helt oacceptabla. Även om vi har haft en säsong utan flyghaverier så har vi haft tillbud där gränsen till en olycka varit hårfin.

Vi har haft två fall av låsta bromsar, ett i Pilatus och det andra i SF 27. I bägge fallen klarade föraren ut situationen men det är i alla fall värt en tankeställare.

Ta till exempel det sista fallet med SF 27:an i Hemaven:

- sent på hösten, kylig luft, fuktiga nätter
- det är troligt att vatten samlas på alla ställen där det inte kan rinna undan
- det är ganska säkert att temperaturen går under noll redan på låg höjd.
- det är helt säkert att vatten fryser till is vid temperatur under noll grader
- det är inte troligt att isen hinner smälta före landning.

Med facit i hand är det enkelt att analysera orsaken till den låsta luftbromsen, förhoppningsvis är det en lärdom att minnas till nästa gång vi flyger under liknande omständigheter

FLYGSÄKERHET = EFFARENHET, KUNNANDE, OMDÖME, INFORMATION.

Det har genom åren gjorts en massa misstag i segelflygsammanhang, misstag som i bästa fall bara orsakat skador på flygplanet och i sämsta fall även på föraren.

Alla de här misstagen borde ha gett en massa erfarenheter så att man kunde undvika att göra om samma misstag. Ändå är det slående hur många typer av haverier som är ständigt återkommande år efter år.

Varför lär vi oss aldrig någonting?

Kanske är det för att vi har ett så pass stort årligt tillskott av nya segelflygare att det för många är helt nytt det vi "gamlingar" har sett och hört hundra gånger.

Vi "gamlingar" har lärt oss genom egna och andras misstag och vet framförallt hur man undviker att sätta sig i besvärliga situationer.

Vi vet att man kan få jättedåligt glidtal i kraftig motvind och undviker alltså att gå i lä om fältet i kraftig blåst.

Vi vet att en utelandning alltid innebär en risk, alltså försöker vi låta bli att landa ute.

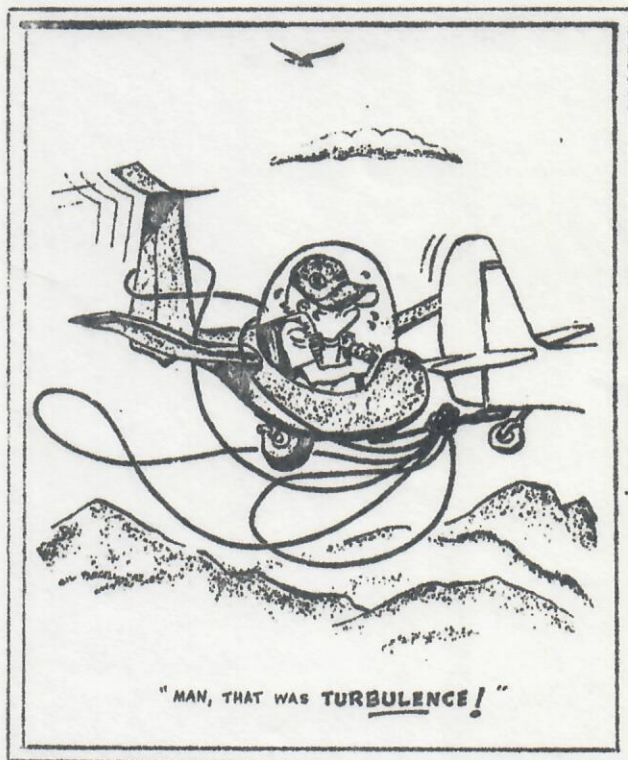
Jag fick själv lära mig den hårda vägen sommaren 1959. Jag nådde inte hem till fältet med min Bergfalke utan tvingades landa ute i ett sädesfält. Luftbromsen högg fast i säden med groundloop som följd. Ingen hade berättat att man aldrig skall ha luftbroms ute vid landning i hög säd - visste Du det?

Hade jag vetat att glidtalet bara är 1:12 vid 35 km motvind hade jag inte gått så långt i lä av fältet så att jag behövt utelanda.

Resultatet av min groundloop blev en obrukbar Bergfalke med krökt bakkropp.

Flygsäkerhet är = Information, att lära av andras misstag, att dra nytta av andras erfarenheter och att tänka framåt.

Kjell Nordström



ALLES DM I SEGELFLYG

Från Älvsby FK åkte fyra förhoppningsfulla piloter ner till Borlänge för att vara med och göra upp om de två DM-titlarna.

Med i bagaget fanns, förutom flygplanen, ett starkt hämtlag under ledning av S-O Engqvist.

I standard/öppna klassen deltog Carl Olsson i klubbens Astir och Kjell Nordström som i sista stund lånade en Jantar STD. I klubbklassen handlade det om Åke Carlsson i Pilatusen och jag själv skulle flyga klubbens senaste förvärv, SF 27:an.

Vår käre segelflygchef var lite orolig över hur vi skulle klara oss. Det var första gången på många år som Lars-Erik Löf inte fanns på plats i Borlänge.

Efter sju dagars flygning och en del jobb för laget, kom resultatlistan att få följande utseende:

Standard/öppna (4 tävlingsdagar)

1. Kjell Nordström	ÄFK	Jantar	3.631p
2. Torbjörn Frisk	SFK	Phoebus	3.539
3. Albert Gädde	BFK	Astir CS	3.005
Carl Olsson	ÄFK	Astir	899

Klubbklassen (7 tävlingsdagar)

1. Bo Vikström	ÄFK	SF 27 A	4.273p
2. Odd Wikner	SSFK	Ka 6 CR	4.130
3. Åke Westerlund	SSFK	Pirat	4.114
10. Åke Carlsson	ÄFK	Pilatus	2.989

Kjell tog ledningen redan första tävlingsdagen och behöll den till slutet.

I klubbklassen var det ovisst ända till sista dagen som bjöd på tryckande värme och torrtermik.

BoVi

+++++

DM I KLUBBKlassen I SKÖVDE

Ett segelflyg-SM förlagt till "fruntimmersveckan" gav inte anledning till någon större optimism.

Detta avskräckte inte Lasse Löf, som efter den vanliga "sista minuten förberedelserna"

hängde H 6 (Pilatusen) efter Saaben och styrde mot Skövde - 120 mil enkel resa.

För att ladda barograf och kamera samt att sköta smärre rengöring av H 6 hade Lasse anlitat S-O, Eyvon och undertecknad.

I Skövde fanns som extra attraktion Akaflieg Braunschweig på plats med bl a SB 10 och SB 11. SB 10 är ett tvåsitsigt segelflygplan med en spännvidd på 26 meter och

glidtal på ca 50. SB 11 är ett 15 m flygplan som har variabel vingyta genom Fowler-klauff. Helmuth Reichmann vann VM 1978 med detta flygplan.

"Fruentimmersveckan" bjöd på sol och värme varenda dag. Efter sex tävlingsdagar med varmluft, knöliga blåsor och sjöbris från alla håll avslutades SM:et med kanonväder. Göran Rucht som haft ledningen från första dagen blev snuvad på segern av titelförsvaren Mats Olsson. Lasse belade 17:e platsen efter tappert kämpande och en del sena middagar.

Laget kan rapportera att man, tack vare pilotens förmåga att hålla sig i luften, hann med att både bada och äta middag innan det eventuellt blev fråga om hämtning.

Innan det var dags för hemresa klättrade Lasse upp i SB 10:an och sällade sig till den exklusiva skara som flugit världens största segelflygplan.

BoVi

+++++

RiksSegelflygTävlingen

Slutresultatet från årets RST har nyligen ramlat ner i brevlådan.

Här följer ett kort-kort utdrag. Listan kommer att finnas tillgänglig i bygglokalerna för dem som vill studera den mer ingående.

Höjd	plac		
Klass 1	13	Kjell Nordström	9.430p
"- 2	7	Dag Sollén	8.000

Distans			
Klass 1	19	Tommy Nilsson	11.088
"- 2	26	Bo Vikström	4.115

Hastighet			
Klass 1	24	Kjell Nordström	15.385
"- 2	22	Bo Vikström	13.979

Tiomannalag			
	1.	Örebro SFK lag 1	37,5
	2.	Sthlms SFK lag 1	48,5
	3.	Eskilstuna lag 1	57
	:		
	12	ÄFK lag 1	181
	32	ÄFK lag 2	397
	44	ÄFK lag 3	538,5
	55	ÄFK lag 4	772
	62	ÄFK lag 5	1032,5

SEGELFLYGALLSVENSKAN

Denna nya tävlingsform mellan segelflygklubbar har genomförts för andra året. Klubbarna tävlar i hastighetsmomentet och är indelade i fyra divisioner.

Älvsby FK som ligger i division 3 missade chansen att gå upp i division 2 i säsongens 11:e timme. Vi ledde fram till i augusti då Norrköpings SFK kom och knep segern.

Slutresultat division 3

1 Norrköpings SFK	46.738 p
2 Älvsby FK	45.429
3 Feringe SFK	43.982
4 SFK i Karlstad	39.720
5 Karlskoga SFK	36.068
6 Borås SFK	30.793
7 Borlänge FK	18.125
8 Örnsköldsviks SFK	11.361

Följande resultat har räknats för ÄFK

Period 1: Bo Nyström	8.075	
Carl Olsson	8.021	
Tommy Nilsson	7.710	23.806

Period 2: Kjell Nordström	7.865	
Dag Sollen	6.903	
Bo Vikström	6.855	21.623
		45.429

+ + + + +

KLUBBTÄVLINGEN

Klubbtävlingen, om två fina vandringspris (och äran), som bygger på registrerade RST-resultat har avgjorts för tredje året. Poängen räknas som summan av varje pilots RST-poäng i de tre momenten höjd, distans och hastighet.

Årets upplaga har lockat 24 deltagare, 10 i klass 1 och 14 i klass 2. Det har flugits hastighetsbanor som aldrig förr. I klass 1 har 8 piloter flugit minst en hastighetsbana, i klass 2 5 piloter. Från hemmafälten har det flugits minst 410 mil sträckflygning. Tre utelandningar har gjorts, samtliga utan materiell skada. Tommy (som varit pappaledig hela sommaren) kunde sno åt sig vandringspriset i klass 1 för ett år. Det som knäckte konkurrenterna var en 33-milaflygning tre varv Högheden-Nästräsk.

I klass 2 var Dagge mycket nära att snuva

undertecknad på den tredje inteckningen. Han gjorde två snabba 5-milatrianglar med Phoebusen och avslutade med ett par höjdvinster i Hemavan.

BoVi

Resultat

Klass 1

1 Tommy Nilsson	32 868
2 Kjell Nordström	30 404
3 Carl Olsson	27 058
4 Lars Erik Lööf	26 681
5 Åke Carlsson	25 676
6 Bo Nyström	19 773
7 Ulf Johansson	13 103
8 Åke Andersson	9 807
9 Pentti Tyrväinen	5 582
10 Görgen Asp	3 874

Klass 2

1 Bo Vikström	25 454
2 Dag Sollen	22 815
3 Kjell Nilsson	15 132
4 Bernt Åke Öhman	10 546
5 Tomas Johansson	9 212
6 Stefan Sonestedt	6 770
7 Thomas Hedberg	6 709
8 Urban Zolland	6 372
9 Hans Olof Wik	4 432
10 Hans Landstedt	4 221
11 Arne Berggren	3 575
12 Harry Öhman	3 455
13 Arne Nilsson	3 390
14 Hans Isaxon	1 365

Fortis. klubbavlingen

Distansmomentet

1	Tommy Nilsson	11 038
2	Åke Carlsson	6 845
3	Lars Erik Löf	6 283
4	Carl Olsson	6 148
5	Kjell Nordström	5 589
6	Bo Vikström	4 115
7	Ulf Johnsson	3 930
8	Bo Nyström	3 416
9	Åke Andersson	3 388
10	Pentti Tyrväinen	2 682
11	Kjell Nilsson	1 973
	Tomas Johansson	1 973
13	Bernt Åke Öhman	1 808
14	Dag Sollén	1 575
15	Thomas Hedberg	1 421
	Urban Zolland	1 421

Hastighetsmomentet

1	Kjell Nordström	15 385
2	Tommy Nilsson	14 900
3	Carl Olsson	14 855
4	Bo Vikström	13 979
5	Dag Sollén	13 240
6	Åke Carlsson	12 906
7	Lars Erik Löf	12 713
8	Kjell Nilsson	9 209
9	Bo Nyström	8 075
10	Bernt Åke Öhman	5 339
11	Tomas Johansson	4 450
12	Ulf Johnsson	4 446
13	Åke Andersson	3 324

Höjdmomentet

1	Kjell Nordström	9 430
2	Bo Nyström	8 282
3	Dag Sollén	8 000
4	Lars Erik Löf	7 685
5	Bo Vikström	7 360
6	Tommy Nilsson	6 880
7	Stefan Sonestedt	6 770
8	Carl Olsson	6 055
9	Åke Carlsson	5 925
10	Thomas Hedberg	5 288
11	Urban Zolland	4 951
12	Ulf Johnsson	4 727
13	Hans Olof Wik	4 432
14	Hans Landstedt	4 221
15	Kjell Nilsson	3 950
16	Görgen Asp	3 874
17	Arne Berggren	3 575
18	Harry Öhman	3 459
19	Bernt Åke Öhman	3 399
20	Arne Nilsson	3 390
21	Åke Andersson	3 175
22	Pentti Tyrväinen	2 900
23	Tomas Johansson	2 789
24	Hans Isaxon	1 365

SMÅTT & GOTT

Efterlysning 1: inventarier

Har Du gamla möbler eller husgeråd som Du inte tänker behålla ? Vi behöver utrustning till gamla klubbhuset på Högheden. Alla bidrag är välkomna. Kontakta Urban Z på tel 0920-61904 när Du har hittat något i gömmorna.

Efterlysning 2: urägare

Ett armbandsur är upphittat på flygfältet i Hemavan. Återfås mot beskrivning på telefon 0920-61904, Urban.

Bilder

Hans Landstedt har fina bilder från Hemavan. Den som är intresserad kan beställa. Bilderna visas på nästa medlemsmöte.

Byggverksamheten

Så har det blivit vinter igen. För oss segelflygare innebär det att vi flyttar ljugarbänken från grönskan på fältet till bygglokalen.

Det finns en del underhåll att göra på vår flygplanspark mellan torrflygningarna. Med andra ord: ställ upp och jobba i bygglokaler i vinter. Ta kontakt med bygglidarna för närmare information om vilka kvällar som gäller.

I Älvsbyn är det Stig-Roland, tel 0929-11954, som har hand om Bergfalkarna. Ensitsarna finns i Boden. Där har vi flyttat in i gamla klubbfabriken som ligger på Torpgårdens östra industriområde. Dagge, tel 0920-88438, är byggledare i Boden.

SKRIV TILL DRATAMPEN

Som Du såg på första sidan tar vi gärna emot material från våra läsare.

Om Du har något som Du vill ta upp i tidningen - skicka in det till redaktionen. Adressen hittar Du på första sidan.

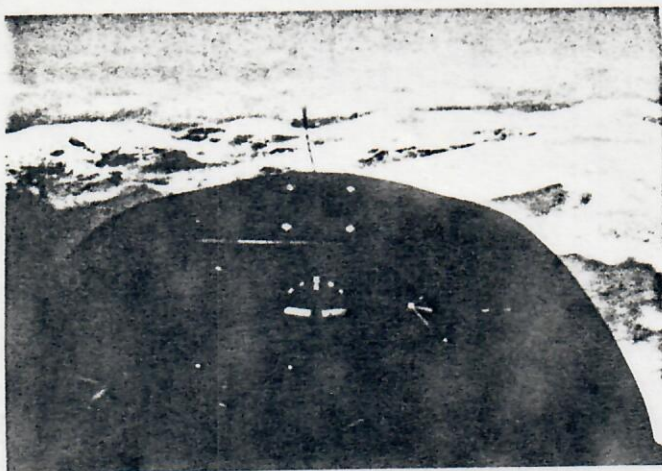
Vi vill också ha bilder till tidningen. Titta efter i gömmorna därhemma! Nästa nummer beräknas komma ut efter årsmötet.

HEMAVAN 1982

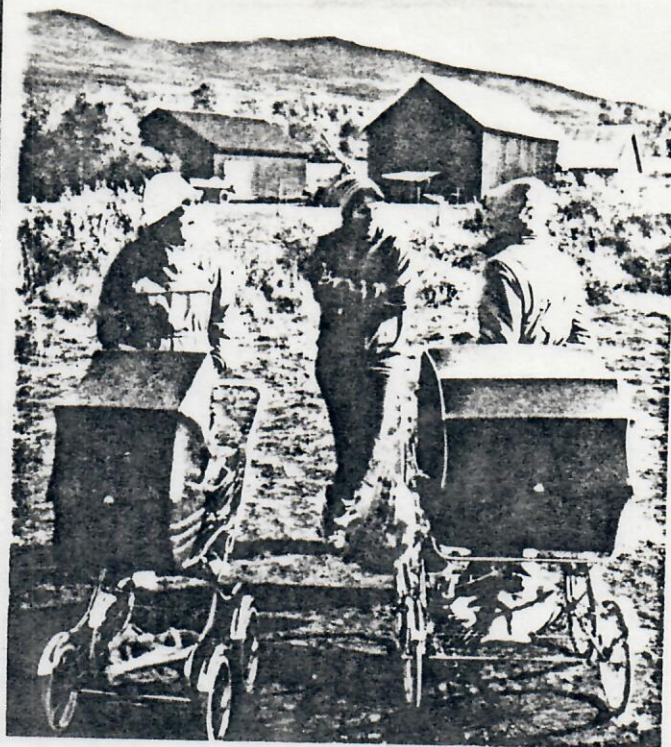
Det sedvanliga Hemavanlägret arrangerades även i år av ÄFK. Det präglades av ett stort deltagande, ca 50 flygare från 7 klubbar och ett flertal passiva flygare såsom fruar, fästmän, barn och supportrar. Antalet flygplan uppgick till totalt 19 st, varav två bogserplan, en Motorfalke och en Motorpik. Lägertiden var i år utsträckt till två veckor.



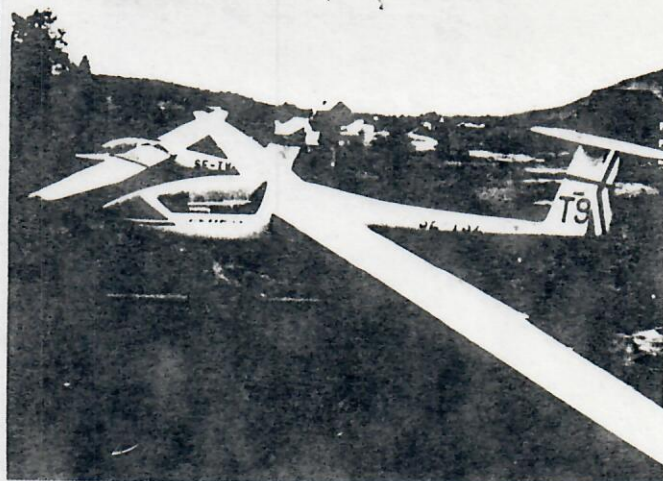
Vad vågflygningen beträffar gjordes en del fina höjdvinster första veckan. den andra veckan präglades av hang- & vågflygning. Ett par dagar var det helgrått och föhnluckorna lyste med sin frånvaro, dvs ingen flygning alls. Andra dagar flögs det desto mer. En av dagarna gjordes inte mindre än 63 starter totalt.



För ÄFK uppgick flygtiden till ca 120 timmar totalt fördelat på nästan lika många starter. Hang och termik bildade ibland långa molngator där man kunde glida fram flera mil utan kurvning.



En av kvällarna hyrde supporterklubben in stockstugan och anordnade fest. Vi avnjöt rökt röding á la Stig-Roland och fortsatte med dans och glam ända in på småtimmarna. Stig-Roland drev också flygfältscafeteria till alla frusna flygares förtjusning.



Packning och hemtransport skedde på söndag. B 4:an skulle flygbogseras hem men kom bara en bit nedanför Tärnaby där molnen gick ihop med marken och gjorde det omöjligt att fortsätta. Det var bara att vända tillbaka till Hemavan igen. Ekipaget hämtades en vecka senare då dimman lättat. Väl hemkomna med alla grejor hela kan man nog konstatera att årets Hemavanläger varit nog så lyckat.

Urban Z

En solig augustilördag skulle det tävlingslandas på Högheden. Tävlingsledningen bestående av Åke Carlsson, Carl Olsson och Krister Åhlin hade med sina tävlingsmoment i luft- och landövningar lockat en 20-hövdad skara flygare och ett okänt antal påhejare.

Tävlingen bestod av bombfällning mot dukmål, dvs att kasta ner en mjölpåse så nära flygfältet som möjligt, landning över hinder och utrullning till landningsmärket.

SUV:en var tävlingsflygplan.

Väl nere gällde det att dra ut och fläta ihop en bogserlina på kortast möjliga tid. Tekniken framgår av bilden. Dessutom ingick teori- och ett hemligt moment.



SUV:en, antistratusbehandlad och glänsande, stod darrande av iver (eller var det ålderdom) att bära upp dom tävlande i lufthavet och med huvudbonaderna stadigt nertryckta över eventuella föhn-gluggar antrade man farkosten och lyfte till väders.

Bombfällningen blev en spridd skur av mjöl över buskvegetationen runt fältet. Fågelintresserade fick sitt lystmäte i alla småfåglar som vettskrämda flaxade ut ur mjölpudrade buskar.

Fjärran från C-skolningens inbankade 2 x 90 var en del av inflygningarna. En av de mest minnesvärda var en långsam motsols stjärtvridning från halva medvindslinjen, en på tok för hög inflygning följt av en 360 graders sväng på finalen och avslutad med en perfekt landning



Tävlingens lägsta final presterade Lasse genom att "hängflyga" $\frac{1}{2}$ meter över backen med ett tänkt glidtal på ca 60. Verkligheten satte dock ner ekipaget på betryggande avstånd från landningsmärket.

Inte heller den här tävlingen medförde någon utelandning och resultatet blev så här:

1 Mikael Juhlin	79 prickar
2 Tommy Nilsson	209
3 Kjell Nordström	236
4 Bo Vikström	238
5 Bo Nyström	266
6 Sven Berggren	272
7 Herbert Öhman	303
8 Arne Berggren	316
9 Stefan Sonestedt	323
10 Pentti Tyrväinen	371
11 Hans Landstedt	461
12 Harry Öhman	463
13 Dag Sollén	466
14 S-O Engkvist	497
15 Eyvon Nordström	558
16 Kjell Nilsson	589
17 Arne Nilsson	694
18 Lars-Erik Lööf	763
19 Thomas Hedberg	861

Markgöken