

dratampen

Luft- och markorgan för
ÄLVSBY FLYGKLUBB

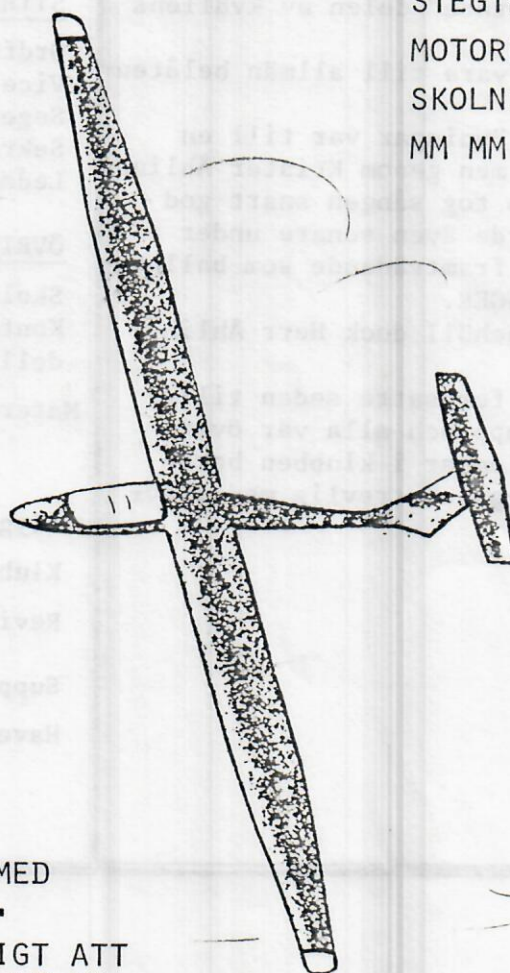
Nummer 2
Mars 1983
Årgång 2

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

DAX IGEN FÖR ETT NUMMER AV DRATAMPEN.

LÄS OM:

SAFETY CORNER
DAGBOK FRÅN DM -82
STEGTRÄNARE I ÄFK
MOTORFLYGINFO
SKOLNINGEN 1983
MM MM MM



TACK ALLA SOM BIDRAGIT MED
MATERIAL TILL DRATAMPEN.

DET HAR VARIT EXTRA ROLIGT ATT
GÖRA DETTA NUMMER MED ALLT MA-
TERIAL SOM HAR KOMMIT IN.

VÄLKOMNA MED MERA TEXT OCH BIL-
DER TILL NÄSTA NUMMER SOM KOMMER
UT UNDER SOMMARSÄSONGEN /RED.

ÅRSMÖTE OCH FORTSÄTTNING

Lördagen den 26 februari gick ÄFK:s årsmöte 1983 av stapeln. Efter de vanliga årsmötesförhandlingarna var det dags för klubbens supporterförening att avlägga ekonomisk rapport och dela ut utmärkelser. Tommy Nilsson mottog vandringspriset för 1982 års seger i klass 1 och Bo Vikström för seger i klass 2. För den utsökta formgivningen och tillverkningen står Stig-Roland Öberg.

Supporterföreningen har under 1982 bidragit till klubbens ekonomi med ca 23.000 kronor. Bland annat har föreningens bidrag möjliggjort inköpet av Cessnan. Supporterföreningens styrelse har en förhoppning om att ALLA medlemmar agerar idésprutor och på så sätt hjälper till att få in mer pengar vilket medför mindre höjningar av flygpriset. Kontakta under-teknad eller någon annan i styrelsen om Du har en bra idé till supporterklubben.

Ordföranden - kvällen till ära kommunalrådet Lars Hedberg - avslutade årsmötet och där-efter vidtog den "lättare" delen av kvällens program.

Förplägnaden tycktes vara till allmän belåtenhet.

Kvällens musikaliska övningar var till en början något spridda men genom Krister Åhlins förtjänstfulla arbete tog sången snart god fart. Herr Åhlin gjorde även senare under kvällen ett bejublat framträdande som ballongdandare - UTAN BALLONGER.

För säkerhets skull behöll dock Herr Åhlin kläderna på.

Dansen (den vanliga) fortsatte sedan tills solen borde ha gått upp och alla var överens om att flera medlemmar i klubben borde passa på att tillbringa en trevlig med trevliga klubbkamrater.

Väl mött nästa år.

Kjell Nilsson

RESULTAT AV ÅRSMÖTET

HUVUDSTYRELSE

Ordförande	Kjell Nordström
Sekreterare	Krister Åhlin
Kassör	Bo Nyström
Övriga	Henry Hällgren (segel) Lars-Erik Lööf "- Ove Berggren (motor) Tommy Nilsson "- Mats Hedström Bo Vikström
Suppleanter	

STYRELSE MOTORFLYGSEKTIONEN

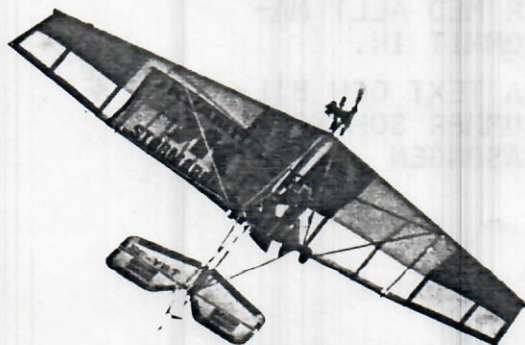
Ordf o flygbaschef	Ove Berggren
Vice ordf	Paul Lundberg
Motorflygchef	Tommy Nilsson
Vice -"	Mats Hedström
Sekreterare	Magnus Olsson
Vice fl.basch.	Mårten Lundgren

STYRELSE SEGELFLYGSEKTIONEN

Ordförande	Henry Hällgren
Vice ordf	Tommy Nilsson
Segelflygchef	Lars-Erik Lööf
Sekreterare	Urban Zolland
Ledamot	Bo Vikström

ÖVRIGA FUNKTIONÄRER

Skolchef	Sven-Olov Engqvist
Kontaktman mo- dellflygsktionen	Stig-Roland Öberg
Materialförvaltare:	
Älvsbyn	Pentti Tyrväinen
Vidsel	Mårten Lundgren
Flygplatschef	Kjell Nilsson
Klubbregistrator	Bo Vikström
Revisorer	Åke Andersson Krister Forsmark
Suppl	Arne Nilsson
Haverinämnden	Kjell Nordström Krister Åhlin Bo Nyström



ÅRSREDOVISNING FÖR ÄLVSBY FLYGKLUBB
FÖR RÄKENSKAPSÅRET 1982

INTÄKTER

Skogsbrandflyg	35.747:50
Motorflyg	33.719:06
Segelflyg	106.904:70
Medlemsavgifter	17.350:-
Gåvor, bidrag, parkering	39.333:40
	233.054:66

KOSTNADER

Avskrivning flygradio	500:-
Avskrivning TSZ	6.200:-
Medlemskonton	4.165:66
Modellflyg	3.750:-
Elström	6.877:40
Räntor	3.676:97
Administration	1.886:60
Telefon	3.367:-
Porto	1.135:95
Kostnader motor	113.633:85
Kostnader segel	61.461:35
Medlemsavgifter	7.540:-
Årets vinst	18.859:88
	233.054:66

BALANSRÄKNING PER 1982-12-31

TILLGÅNGAR

Kassa	7.672:72
Postgiro	20.964:53
Bankgiro	1.976:03
Bank	4.395:88
Bank	1.656:08
Bank	3.065:-
Flygradio	500:-
Flygplan TLS	1:-
"- SUW	1:-
"- TSZ	31.000:-
"- EZZ	1:-
"- TXT	1:-
"- TOH	13.401:-
Flygplanvagnar	1:-
Flygplan GYE	122.501:-
Medlemskonton	5.350:05
	212.487:29

SKULDER OCH EGET KAPITAL

Checkräkning	4.075:46
Medlemskonton	13.421:46
Banklån TSZ	1.500:-
"- GYE	66.500:-
Medlemslån TSZ	17.950:-
Motorkonto EZZ	27.748:85
Medlemsavgifter	6.300:-
Eget kapital	
Ingående	56.131:74
Årets vinst	18.859:88
	74.991:62
	212.487:29

Bo Nyström

Henry Hällgren

KOMMENTARER TILL ÅRSREDOVISNINGEN MM

1. Bokförda värdet för klubbens flygplan, flygradioutrustning och vagnar understiger väsentligt verkliga värdet, dvs det finns en dold reserv i dessa.
2. Klubbens likviditet, dvs förmåga att betala utgifter när dessa kommer, är tidvis ansträngd bland annat beroende av att vi har stora utgifter för bränsle, försäkringar, underhåll av flygplan mm innan flygsäsongen börjar och inkomster börjar inflyta.
3. Kostnaderna för telefon och elström bör kunna pressas ner - använd inte klubbens telefon för privata samtal (det finns en automat) och släck lyset efter Dig!
4. Fältbilarna är nödvändiga för att vi ska kunna förflytta flygplanen och övrig materiel. Vi har dock konstaterat att fältbilarna konsumerat ca 600 liter bensin på en säsong vilket inte är acceptabelt. Vi måste skärpa oss och använda bilarna endast för transport av flygplan och materiel. Det är alltså från och med säsongen 1983 förbjudet att använda bilarna för privata resor för att fika, gå på muggen, hämta privata tillhörigheter etc. Dessutom krävs körkort för att få använda bilarna. Och ytterligare en pekpinne - det är inga RALLYBILAR vi har för att dra våra flygplan med.

Ajatållan

KASSÖRENS SPALT

Inför 1983 års flygsäsong vill jag lämna information om vilka flygpriser som gäller. Samtidigt önskar jag (läs kräver) att Du som flyger ser till att Du lämnat biljetter och fått Ditt klippkort "perforerat" i erforderlig omfattning innan Du lämnar fältet för dagen.

DETTA ÄR DIN SKYLDIGHET!

Så till vad det kostar.

SEGELFLYGPRISER

Skolbiljetter	70:-/start
Timpris vid paketpris	36:-
Timpris utan paketpris	90:-
Paketpris oförändrat	250:-

Dessa priser gäller ALLA klubbflygplan.

Bogserbiljetter till 500 m höjd

Vid förskottsinsbetalning (motorkonto)	37:-
Övriga	42:-
Bogsering över 500 meter	5:-/100 m

I priset för bogserbiljetterna ingår startavgift med 4:-.

MOTORFLYGPRISER

GYE vid förskottsinsbet	210:-/tim
GYE utan förskottsinsbet	240:-/tim
EZZ vid förskottsinsbet	195:-/tim
EZZ utan förskottsinsbet	225:-/tim

Vårt debiteringssystem för segelflygning bygger helt på förskottsinsbetalning. Du ska före varje start lämna en bogser- eller skolbiljett till flygledaren som samtidigt ger Dig en plats i bogserkön. Efter flygningen för flygledaren en debiteringsjournal där han/hon räknat ut vad Din flygning kostat (flygtid segel + ev överbogsering) Denna summa klipper flygledaren från Ditt klippkort och noterar kortets nummer på debiteringsjournalen. Om Du hinner med flera starter samma dag så är det lämpligt att betala (klippa) för allt vid samma tillfälle när flygningarna slutat.

MOTORKONTO - Vad är det ?

De som lånat klubben pengar genom att i förskott betala för flygtiden, flyger något billigare (bogsering och motorflyg). Den som förskottsinsbetalat 1000:- eller 2000:- betalar vid flygning med t ex Cessnan 105:- kontant och resterande 105:- debiteras motorkontot. Bogserbiljetter köper den som har motorkonto för 105:-/häfte. 100:- betalas kontant och resterande 85:- debiteras motorkontot. Du som inte har motorkonto kan lätt ordna

detta genom att betala in 1000:-. För att Du ska få köpa bogserbiljetter resp. flygtid med GYE och EZZ billigare gäller att det finns pengar kvar på Ditt motorkonto. Börjar Ditt konto att sina så betalar Du in 1000:- igen.

Den som inte betalat sin medlemsavgift kommer att avföras från medlemslistorna under mars månad. Det måste bli slut på att betala medlemsavgifterna först när flygsäsongen börjat.

HAR DU INTE REDAN BETALAT - GÖR DET NU.

Å Du - paketpriset lönar sig redan efter 4,5 timmars flygning. Mindre än så har väl ingen tänkt flyga så betala in paketpriset på 250:- redan idag.

HAPPY FLYING

Bosse N

DM - 83 I BORLÄNGE VECKA 27

Alla som är intresserade av att delta i DM-83 anmäler sig till Lasse Lööf på tel 0920-41368 före den 1 maj 1983. Anmäl intresse oavsett placering på rankinglistan nedan.

1. Tommy Nilsson	25.988 poäng
2. Åke Carlsson	19.751
3. Carl Olsson	18.412
4. Kjell Nordström	17.690
5. Bo Vikström	17.395
6. Lars-Erik Lööf	16.439
7. Dag Sollén	14.815
8. Bo Nyström	11.491
9. Kjell Nilsson	11.182
10. Bern-Åke Öhman	7.147
11. Åke Andersson	6.712
12. Tomas Johansson	6.423
13. Pentti Tyrväinen	2.682
14. Thomas Hedberg	1.421
Urban Zolland	1.421

Är Du intresserad av att åka med som lag - anmäl Dig då till Bo Vikström på tel 0920-21943.

GLIDER PILOTS
keep it up longer

UTBILDNINGÅRET 1983

Under vintern har tretton nya elever grillats av Åke Carlsson i segelflygningens teoretiska mysterier. Efter att Åke avslutat de teoretiska utsvävningarna har det tillkommit fem nya elever. Vi har nu sex elever som ska genomgå sin certutbildning och arton som ska påbörja sin flygutbildning under våren/sommaren 1983.

KVÄLLSSKOLNINGEN

Start för kvällsskolningen sker den 18 april kl 17:30 på Hedenbasen enligt särskild kallelse till berörda elever.

SOMMARSKOLNINGEN

Sommarskolningen sker på Högheden under veckorna 27 - 30 under dagtid.

Om det nu finns någon som känner någon som önskar utbilda sig hos oss så måste han/hon anmäla sig till S O Engqvist tel 0921-16592 eller till Lars-Erik Lööf tel 0920-41368. Det är dock osäkert om hinner utbilda fler elever i år. /EOS

SKOLPLAN våren 1983

Måndag	18/4	kl 17:30	Introduktion
Fredag	22/4		
Måndag	25/5		
Onsdag	27/4	-----	Reservdag
Fredag	29/4		
Måndag	2/5		
Onsdag	4/5	-----	Reservdag
Fredag	6/5		
Måndag	9/5		
Tisdag	10/5		

** Måndag	16/5		
** Onsdag	18/5		
** Onsdag	25/5		
** Fredag	27/5		
** Måndag	30/5		
** Onsdag	1/6	-----	Reservdag
** Fredag	3/6		
** Måndag	6/6		
** Onsdag	8/6	-----	Reservdag
** Fredag	10/6		

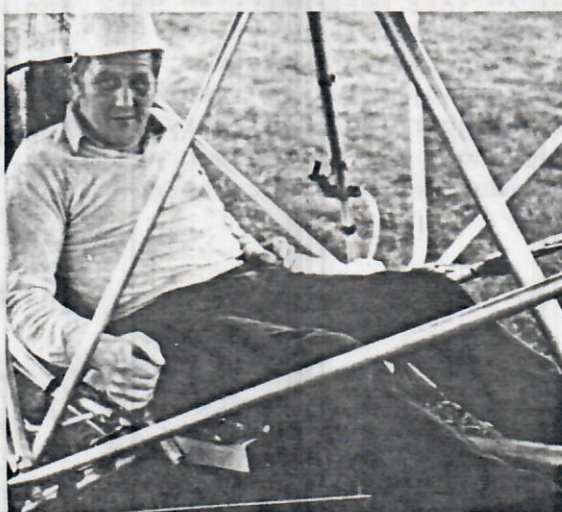
C-diplomet



är den svenska utmärkelse som Du får efter genomgången utbildning och godkända prov.



PLÅT...
PLAST...
ELLER...?



Inför säsongen med alla planerade stor-dåd, både på längden och höjden, vill jag ta tillfället i akt med några varningens ord (och tips).

Vi kommer att plocka ut flygplanen ur hangarer och bygglokaler och montera upp dem på fältet. Tänk på att kontrollera och dubbelkontrollera alla beslag och låsningar, roderöverföringar och instrumentanslutningar. Om Du får ansvar för en montering så låt någon annan kontrollera. Man blir så lätt hemmablind att man inte upptäcker en felaktighet. Lämna aldrig en montering halvfärdig. Då är risken stor att man glömmar något. Vi har erfarenheter av detta i klubben: en kall kväll för några år sedan monterade några glada själar ihop vår Pirat (salig i åminnelse). Efter att med stelfrusna fingrar förgäves försökt få ihop skevroderanslutningen i ena vingen lämnade man flygplanet i akt och mening att fullfölja jobbet nästa dag. Dagen efter hann ett annat gäng före och antog (utan daglig tillsyn) att Piraten var klar för användning, drog ut den och startade.

En Pirat flyger dåligt med bara ett skevroder och naturligtvis girade den av banan i starten och skadade vingen. Sens moral: lämna aldrig ett halvfärdigt jobb utan att försäkra Dig om att flygplanet inte kan komma i luften.

Vi har förlorat två flygplan på två år på grund av för dålig förankring i hård blåst. ALLA måste känna ansvar för att inte flygplanen lämnas utan tillsyn eller förankring. blåsig väder.

Nå - piloten då ?

Tänk på att Du är "rostig". Man flyger inte på samma sätt på våren efter 6 månader uppehåll som man gör i slutet på säsongen. Läs checklistan före start och ta till marginaler i luften. På Heden tvingas vi ibland koppla ur och flyga i lä av fältet på grund av restriktionsområdet. Ta till marginaler så att Du når hem om Du missar termiken. Det är ont om landningsfält kring bergen i väster. Vet Du vad som är kardinalfelet och vanlig haveriorsak om man ligger lågt och är tveksam om att nå fram? Jo - att höja nosen och försöka sträcka glidet med helt motsatt re-

sultat som följd - stall och kanske vikning.

Då är jag äntligen framme vi kapitlet om utelandningar - råd och tips.

Först och främst, bestäm Dig i tid så att Du hinner välja ett bra fält. Vad är då ett bra fält ? Jo först och främst ett någorlunda långt fält med fri inflygning och helst i vindriktningen. När Du väljer fält så titta i tur och ordning på följande:

* **STORLEK** - helst 300-400 meter

* **INFLYGNINGSFÖRHÅLLANDEN** - ledningar, hög skog o s v

* **MARKYTA** - undvik stenar, stubbar, tuviga ängar och hög säd

* **LUTNING** - medlut förlänger landningssträckan avsevärt.

Du kan kanske resonera så här: Nu är jag nere på 500 meter, har två mil hem och när inte fram. Jag måste bestämma mig för ett fält. Bäst att tala om på radio att jag är illa ute (alltid gläder det någon tårtgam). Hur har jag vinden? Där ser jag rök från ett hus och krusningar på en sjö, vindriktning rakt mot solen, alltså letar jag först efter fält i den riktningen.

Det där fältet ser bra ut - hoppsan - en kraftledning på det ena, alltså väljer jag det andra. Jag går över, tittar efter hinder, bestämmer mig för uppläggnings av varvet, kollar höjdmätaren - **HÖJDMÄTAREN** - den visar höjden över startplatsen, inte över det här fältet.

Landningsvarv 2 x 90, rätta farter, bedöm med hjälp av broms (vingglid om Du är utbildad, annars låt bli). Duns och studs och stopp och jag kliver ur och börjar tänka på telefonsamtal. Visst ja, jordspikarna för förankring innan jag går och ringer. Tar med kartan för att kunna ange exakt var jag landat.

En utelandning är alltid spännande hur rutinerad man än är och den första utelandningen glömmar man aldrig. Man kan dock inte borta från att utelandningar innebär en risk som enklast kan undvikas genom att flyga med säkra marginaler runt hemmafältet.

Den som är ute på en sträckflygning kalkylerar alltid med den risken men är i allmänhet mer rutinerad och utbildad för att klara det på ett säkert sätt.

KJELL PROPELL



REGLER FÖR DISPOSITION AV FLYGPLAN

1. Passagerarflygningar

För att stimulera och ge möjlighet till passagerarflygningar skall dessa kunna utföras före klockan 11.00 utan att man förlorar sin plats i kölistan. Skolning har dock företräde framför passagerarflygningar.

2. Skolning under helger

Bergfalkarna skall om möjligt finnas tillgängliga för friflygning under termiktid, dvs mellan klockan 11.00 och 16.00.

3. Pilatus

Pilatusen skall i första hand användas för AFT (allmän flygtränning runt fältet)

4. Prestationsflygningar (hastighet och distans)

SF-27 (flygplan nr 1) och Astir (flygplan nr 2) får användas för prestationsflygningar. Om det ena av dessa (flygplan nr 1) är ute på bana ökas flygtiden för det andra (flygplan nr 2) till 1½ tim. Skälet till detta är att det skall finnas möjlighet att hinna med en annan bana med flygplan nr 2.

Om SF-27:an och Astiren inte skall gå på banor är flygtiden begränsad till 1 tim, dvs förlängd flygtid gäller bara vid prestationsflygningar.

5. 5 -timmars

Femtimmarsflygningar skall om möjligt utföras på vardagar och bara med ett flygplan om inte kölistan medger annat.

Första femtimmars är gratis för den som betalar full medlemsavgift.

SÄSONGSTART

1983 ÅRS FLYGSÄSONG FÖR ÄFK BÖRJAR DEN 9 APRIL PÅ HEDENBASEN. DEN HELGEN KOMMER DET MEST ATT HANDLA OM KONTROLLSTARTER. BERGFALKAR OCH LÄRARE KOMMER ATT FINNAS TILLGÄNGLIGA.

ALLTSÅ: KOM OCH GÖR BORT DINA KONTROLLSTARTER DEN 9 OCH 10:E APRIL.

DÄREFTER RÄKNAR VI MED ATT FLYGA VARJE HELG.

BYGGVERKSAMHETEN

Byggverksamheten har under vintern varit förlagd till Högheden vad gäller tvåsitsarna och till Boden för ensitsarna.

En allmän finputsning av alla flygplan har gjorts.

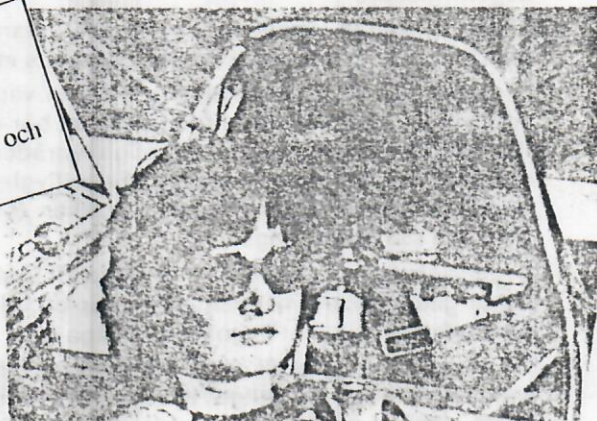
SF 27 har fått en grundöversyn av vingarna.

Astiren har fått nya sidoroderlinor och svängindikator samt en upplyftning av instrumenteringen.

Samtliga vagnar har fått en översyn. Astirvagnen har försetts med kapell.

EFTERLYSNING!

Vi behöver fler flickor till vår klubb. Här finns en spännande sport — och gott om grabbar...



JOURLISTA FÖR FLYGLEDARE

Enligt KSAK:s betsämmler skall det alltid finnas en ansvarig flygledare på fältet vid segelflygning. Om flygledaren av någon anledning avlägsnar sig från fältet skall ersättare utses. Den flygledare som inte kan ställa upp angiven dag får själv svara för byte med någon annan på listan.

OBS! VIKTIGT! Arbetsuppgifter utöver KSAK:s instruktion:

Kontakta trafikledningen på Kallax tel 0920-12641 och luftbevakningen, Boden tel 0921-11440 och informera om verksamheten.

Harry Öhman	16/4	*	Bo Wikström	4/6
Stig-Arvid Nyström	17/4	*	Kenneth Eriksson	5/6
		*		
Hans-Olov Wiik	23/4	*	Jan Holmgren	11/6
Arne Nilsson	24/4	*	Pentti Tyrväinen	12/6
		*		
Tommy Jönsson	30/4	*	Kjell Nilsson	18/6
Arne Berggren	1/5	*	Thomas Hedberg	19/6
		*		
Oven Berggren	7/5	*	Hans Isaxon	6/8
Per-Erik Lundberg	8/5	*	Ulf Jonsson	7/8
		*		
Eyvon Nordström	12/5	*	Niklas Sehlstedt	13/8
		*	Björn Tannersjö	14/8
Henry Lundström	14/5	*		
Urban Zolland	15/5	*	Peter Zätterkvist	20/8
		*	Lars Nyström	21/8
Bernt-Åke Öhman	21/5	*		
Hans Landstrdt	22/5	*	Henry Lundström	27/8
Stefan Lustig	23/5	*	Per Hedberg	28/8
		*		
Ture Andersson	28/5	*	Jan Holmgren	3/9
Åke Andersson	29/5	*	Stefan Lustig	4/9

INSTRUKTION FÖR SEGELFLYGLEDARE (Art 411 1982-08-01)

Segelflygledaren är ansvarig för den dagliga flygverksamheten. Hans uppgift är att övervaka verksamheten så att den bedrivs i den anda och med den omsorg som KSAK/S och Luftfartsverket fordrar.

Som segelflygledare bör i första hand tjänstgöra segelflyglärare och i andra hand annan segelflygare med stor erfarenhet av segelflygverksamhet och med innehav av gällande S-certifikat med sträck- och passage-rartillstånd instämplat i certifikatet.

Segelflygledaren skall ha gott samarbete med klubbens segelflygchef, segelflyglärare och bogserförare. Han utses av och lyder under segelflygchefen.

1. Segelflygverksamhet – även fortsatt segelflygning – får bedrivas endast under ledning av ansvarig segelflygledare.

2. Vid enbart skolning tjänstgör segelflygläraren som segelflygledare.

3. Segelflygledaren meddelar gällande startplats, startriktning, landningsvarv, landningsplats etc.

I avsikt att separera segelflygplanen från varandra vid flygning över och i närheten av fältet bör segelflygledaren meddela förarna lämpliga områden eller sektorer där flygning kan ske. Segelflygledaren meddelar även transportvägar på marken för flygplan och startanordningar.

4. Segelflygledaren är skyldig kontrollera att förare innehar giltigt S-certifikat och att han är väl influen på det flygplan i vilket flygning skall äga rum.

5. Vid sträckflygning skall respektive förare inhämta segelflygledarens skriftliga tillstånd att få starta. Detta tillstånd skall lämnas av segelflygledaren på

särskilt formulär. I samband härmed kontrollerar segelflygledaren att de handlingar som skall medföras vid sträckflygning finns i flygplanet och att vederbörlig färdplan inlämnats.

Då förare har avsikt att avlägga prov för internationellt diplom (silver-C, guld-C, diamant-C) eller då förare avser att sätta rekord skall segelflygledare kontrollera att plomberad barograf medförs.

Då förare medför kamera för målfotografering skall segelflygledaren kontrollera att densamma är plomberad.

6. Segelflygledaren ansvarar för att daglig kontroll utförts på de flygplan som skall användas under dagen.

7. Segelflygledaren har rätt att när omständigheterna så kräver avbryta dagens flygningar.

8. Segelflygledarens plats är på fältet. Efter segelflygchefens eller segelflyglärares medgivande kan dock enstaka flygningar få företagas utan att segelflygledaren är närvarande. Vid sådan flygning skall segelflygchefen respektive segelflygläraren meddela föraren vad som angivits i punkterna 3, 4, 5 och 6.

Anm 1

Den person som har utfört daglig kontroll eller monteringskontroll antecknar detta i startjournalen samt bestyrker åtgärden med sin signatur.

Anm 2

Vid kontroll av roderutslag skall en person hålla i respektive roder för att förvissa sig om att kopplingshävarmarna är i låst läge. Gäller höjdroder, skrevroderklaffar, luftbromsar och trimroder.

STEGTRÄNARKURS

En stegtränarkurs hölls veckoslutet 19-20 februari på kursgården Örnvik i Luleå. Vi var tio elever och fyra handledare. Samtliga elever var från ÄFK.

Stegtränare är en ny företeelse inom segelflygets vidareutbildning. Målsättningen med stegutbildningen är:

- att öka flygsäkerheten
- att höja kunskapsnivån för tävlingsflygare och övriga segelflygare
- att organisera det allmänna flygandet efter grundutbildningen
- att höja kunskapsnivån och intresset för funktionärssysslan i klubbarna.

Stegtränare utbildas till tre nivåer. Hos oss utbildas för närvarande steg 1 och 2. Steg 1 tränaren är en markbunden "fadder" som ska hålla kontakt med nya elever och inlemma dem i klubbens verksamhet.

Steg 2 tränaren ska dels hjälpa steg 1 tränaren men framförallt åka med i baksits runt fältet för att hjälpa nybörjaren och bl a lära ut termikflygning och teori.

Steg 3 tränaren ska dels hjälpa steg 1- och 2 tränarna men främst flyga med i baksits under sträck- och prestationsflygning.

Kursen som hölls var en kombinerad teoridel för steg 1 och 2. Steg 2 tränarna kompletterar sin utbildning med en praktiskdel under april månad.



På bilden ser vi fr v Pentti Tyrväinen (steg 1), Kjell Nilsson (steg 1), Bo Nyström (steg 2), Arne Nilsson (steg 1), Bernt-Åke Öhman (steg 1), Dag Sollén (steg 1), Harry Öhman (steg 1), Tommy Nilsson (steg 2), Bo Vikström (steg 2 och handledare), Lasse Löf (handledare), Urban Zolland (steg 1) och Calle Olsson (handledare). Handledarna Bengt Larsson (flygsäkerhet) och Matti Raivio (flygfysiologi) var ej med då bilden togs.

Här är några av våra elever 1983. Välkomna till ÄFK!



MOTORSEKTIONEN MEDDELAR

Inför den stundande flygsäsongen är läget på motorsidan under kontroll. ZZ står på skidor uppe i Vidsel. De klubbmedlemmar som vill skidflyga kan ta kontakt med Mats Hedström. YE finns på RFN till medlemmarnas förfogande. Under skidsäsongen kommer YE att utnyttjas som bogserplan.

SKOGSBRANDFLYG

ÄFK kommer att svara för skogsbrandbevakningen under veckorna 22, 23, 26, 27, 30 och 31. Veckorna 32 - 34 är som vanligt till för att få en rättvis fördelning av flygtiden mellan ÄFK och JFK. En del nyheter har aviserats i år, bl a har nya prognosdistrikt införts, vilket medför att vår slinga ligger i distrikten 32 och 33. Brandriskprognosen kommer inte att läsas i P 1 som tidigare utan i lokalradion och endast vid brandrisk 4 och 5. Detta innebär att flygförarna kommer att få brandindikationer vid telefonkontakt med LAC. Liksom tidigare kommer en teckningslista att skickas ut för brandflyget.

BOGSERFlyg

Bogserflyget kommer att starta på Heden med YE. Teckningslista kommer att skickas ut till motorförarna, där man får anmäla sitt intresse.

MOTORFLYGCHEFENS RAPPORT

Under vintern har EZZ fått sin årliga ansiktslyftning på SWEDAIR samt montering av en ny comradio som förhoppningsvis skall fungera.

GYE har däremot ej varit i behov av någon ansiktslyftning typ CUB. Enda bristen är att styrautomaten är ur funktion. SWEDAIR skall kontrollera kostnaden för reparation av densamma. Skulle det ställa sig för dyrt har styrelsen övervägt att demontera styrautomaten (=spaka själv).

TILLSYN

Till de piloter som flyger EZZ på skidor vill jag påminna om att besiktning av landningsstället skall göras var 25:e tim.

EKONOMI

Under 1982 förbrukade EZZ 37 lit/tim och GYE 32 lit/tim. I dagens pris betyder det en bränslekostnad för EZZ på 122 kr/tim och för GYE 105 kr/tim.

Jag vill råda alla piloter att avmagra när så är möjligt. Med magring och sänkt varv kan vi spara 20 kr/tim - men magra rätt. Råder tveksamhet - fråga motorflygchef eller tekniskt ansvarig.

Vi kan även minska varven (GYE på brand-slinga till 2300v/min). Vi spanar bättre om vi åker sakta.

Vad beträffar EZZ höga förbrukning så beror det på bogseringen. Där har vi inga möjligheter till avmagring.

ADMINISTRATION

Debiteringsbeskeden har tagit slut. Vi har begärt förslag av postgirot till nya debiteringsbesked med förtryckta inbetalningskort. Om förslaget verkar bra avser vi att utnyttja det.

Årets flygpriser blev fastställda av årsmötet den 26 februari 1983.

	EZZ	GYE
Vid förskottsinb	195:-/tim	210:-/tim
Övriga	225:-/tim	240:-/tim

För övrigt hoppas jag att vi skall kunna höja flygtidsuttaget. Varför inte pröva på längre flygresor med vår fyrsitsiga GYE.

Till sist: när ni skall ut och flyga - JORDA FÖRST OCH TANKA SEDAN - så slipper prästen.

Tommy Nilsson



MITT FÖRSTA DM

Önskan att få delta i en segelflygtävling har funnits hos mig ända sen jag gjorde min första sträckflygning sommaren 1979. Minimikraven för att ställa upp i DM-tävlingar är att man har 125 tim eller silver-C. Det dröjde till efter säsongen 1981. Det blev 125 tim och inte silver-C som kom först. Nu skulle beslutet fattas. Jag hade skramlat ihop tillräckligt med RST-poäng för att få välja ett klubbflygplan. Det som talade mot att jag skulle anmäla mig var följande:

- jag var fortfarande ett "blåbär" vars enda erfarenhet av utelandningar var den jag var med om från baksits under I-skolningen,
- Säsongen 1981 var ett enda stort misslyckande då det mesta i sträckflygningsväg gick snett.

En kväll i bygglokalen bestämde jag mig. Jag ställer upp med K 8:an, lättlandad och med inbyggd termikmagnet.

DM-82 närmar sig och jag har gjort några starter i K 8:an. Så en söndag ringer Lasse och talar om att K 8:an blåst på rygg. Tiden var knapp, men en resa till Kalmar och klubben hade en SF 27 i sin ägo. Helt plötsligt skulle jag flyga en vinnarmaskin i klubbklassen. Jag tog varje chans att flyga SF 27 och lyckades få ihop 10 tim före DM. När det gäller utelandningar lyckades jag komma 6 km för kort vid en finalglidning med Astiren veckan före DM. I förberedelserna ingick även att läsa "Cross country soaring" av Reichmann och "Teori för tävlingsflygare" sammanställd av Robert Axelsson och Bernt Hall. Som avslutning snubblade jag igenom "Winning on the wind" av George Moffat. Då återstod bara att packa hund och fru i bilen, hänga K2 (SF 27) efter och åka ner till Borlänge och få det hela överstökat. Med i bagaget fanns Lasses förhållningsorder: "med den kärran är det bara seger som räknas". Resan blev odramatisk och vi kom fram i god tid. Den hyrda husvagnen levererades som avtalat till Rommeå. På kvällen monterade team Eagle One, AFK:s markstab, upp sina stoltheter K2, T9 (Astir) och 29 (Pilatus). Piloter skulle vara jag själv (K2), Kalle Olsson (T9) och Åke Carlsson (29). I elfte timmen anslöt sig Kjell Nordström med en lånad Jantar std (H4)

DAG 1

Efter en efter omständigheterna lugn natt öppnar jag ögonen kl 6 och kikar ut. Med blandade känslor ser jag att solen flödar från en molnfri himmel. Det innebär att vi kommer att kastas ut över den okända terrängen utan vilodag. Det är kanske lika bra att komma igång utan dröjsmål. Eftersom jag varit med som lagmedlem på ett DM och ett SM är rutinerna med briefing, utdragning av flygplan och startförfarandet inga nyheter för mig. Väderprognosen talar om risk för överutveckling och skurar. Dagens uppgift blir en triangelbana på 105,5 km via Längen och Rembo flp. Det verkar vara en lagom start. Efter att ha ritat in banan på kartan blir det tid över till att gå runt och studera konkurrenterna. Jag ser dom egentligen inte som konkurrenter, utan som kompisar som har fått samma uppgift att lösa. En genomgång av startlistan visar att det är det tunnaste startfältet på många år i klubbklassen. Många av toppnamnen saknas och vi är endast 13 st som skall göra upp om DM-tecknet. Dom flesta är betydligt mer rutinerade än jag, men jag har trumf på hand i form av det troligen bästa flygplanet i klassen.

Dags för start och Eagle One har fixat ut K2 så jag behöver bara sätta mig i. Linan sträcks och jag blir snart avvinkad på betryggande 800 m. Jag kurvar upp mig i en blåsa och sitter och bekantar mig med geografin vi ska flyga över. Jag förvänas över att den väntade trängseln före startlinjen uteblir. Startlinjen öppnar och eftersom jag beslutat att i första hand försöka ta mig runt går jag tidigt över startlinjen. Det regnar vid Längen och jag ligger i en dålig blåsa några km ut på banan. Efter att ha vunnit 100 m på 10 min ropar jag upp Eagle One och meddelar att jag kommer att göra omstart. På radion hör jag att en efter en landar så när jag når 1200 m glömmar jag det där med omstart och glider vidare mot Längen. Det är heldött i luften och jag fotar brytpunkten på 400 m och går mot en åker för att landa. I ena änden av den valda åkern ligger ett kalhygge som solen lyser på. Jag tar en sista chans och gör ett svep över hygget och ser du på f-n, på 250 m rycker det till. Jag bryter omkyl Kalle två och drar spaken i magen. Efter ett par långa minuter, mycket svett och heta ramsor, börjar variometern visa stadigt stig på 3 m/s och när jag passerar 600 m får jag sällskap av Hans Säberg med LS 3:an. När vi når 1200 m ställer jag nosen mot Rembo. Luften är lugn men en koll på "skivan" (finalglidningskalkylatorn) visar att höjden ska räcka till Rembo flp. Så rycker det till igen 5 km från Rembo på 400 m och styrkt av den förra räddningen jagar jag runt varv på varv men höjdmätaren går åt fel håll. När den visar 250 m är det bara att förbereda landningen. Utrullningen blir kort i uppförsbacke på en regnblöt åker. På radion hör jag att 68:an (K Dalsheim) och B9 (L Asplund) fortfarande är i luften. Jag svär lite och tycker att jag har klantat mig som sitter här på en lerig åker. En gubbe kommer fram

och undrar om jag lever. Jag kan ge honom lugnande besked och han visar mig till en telefon. Fika och lite VM-fotboll på TV i väntan på hämtlaget. Vid hemkomsten visar det sig att jag med mina 57,4 km som 4:e och siste man passerat 50 km och därmed räddat en tävlingsdag i klubbklassen. Belöningen blir "hela" 64 poäng. Åke landade åt fel håll och fick tillsammans med alla som inte lämnade Rommehed 0 p. Ingen tävlingsdag i standard/öppna klassen där både Kalle och Kjell landade ute. Dagge fick lite jobb med att avlägsna halva åkern från hjulhuset så att hjulet skulle kunna rulla nästa tävlingsdag. Kvällens historier på ljugarbänken var inte så många men Åke gjorde tappra försök att förklara varför han åkt åt fel håll och Kalle fick stå ut med en del pikar för sitt litteraturval i väntan på hämtlaget. Jag känner mig ganska nöjd med att vi har kommit igång.

DAG 2

Morgonpromenaden med Lucas (vovven) sker i strålände solsken och lite småkyllig luft. Det verkar bli bra flygväder. Lucas börjar redan lägga sig till med morgonrutiner som att uppsöka Kjell Propell som sitter och njuter av sitt morgonkaffe, och kaka upp andra halvan av hans bulle. Montering av flygplan klaras av före briefing. Väderprognosen talar om cu och eventuellt cb med bas upp till 1800 m och vind på 40 km/t. Vår uppgift blir en triangel på 119,1 km via Längen och Krylbo. Eftersom jag flög halva banan igår är terrängen välbekant och vi diskuterar lite vägval inom laget och kommer överens om att försöka kompisflyga. Jag tillbringar sista halvtimmen före start halvsovande under vingen på K2 som är uppställd och klar. Efter urkoppling kommer jag snabbt upp på höjd och kommer tillsammans med 29:an. Taktiken är samma som dag 1 och jag vill gå tidigt över startlinjen. Jag ropar upp 29:an och säger att vi drar iväg. Tyvärr är han upptagen med att dumpa vattenbarlasten och hinner inte med. Kraftig medvind gör att jag når Längen snabbt och kan åka vidare mot Krylbo. Jag passerar gårdagens landningsplats på 1300 m och går vidare. Jag kommer att få kraftig motvind på sista benet och Reichmann har skrivit att brytpunkter före motvinden ska rundas på max höjd. Jag nöjer mig med en halvdålig bläsa och driver ner mot Krylbo för att fota på 1500 m. Jag hör på radion att 76:an (Odd Wikner) rundat andra brytpunkten. Eftersom jag inte sett skymten av andra tävlande på en bra stund tittar jag mig omkring och får syn på 68:an betydligt lägre över Rembo. Jag stannar och kurvar i en ganska bra bläsa och när höjden börjar närma sig 1700 m tar jag fram skivan för nu ska här finalglidas. Rembo, 1800 m och 40 km/t motvind ger mig 3 meters ringinställning. Glad i hagen påbörjar jag finalglidningen med god fart. Jag följer upp på skivan och tycker att höjden försvinner fortare än jag räknat med. Ringen ställer jag ner till 1 meter men det hjälper inte. På 900 m vid Vikmanshyttan (23 km hem) går det upp ett ljus. Jag har satt en karta med 500000-dels skala i skivan och måste naturligtvis dubbla den avlästa höjden. Hur j-a dum får man vara? Men det är tydligen min dag idag för jag hinner bara börja läsa lusen av mig själv när jag åker in i en 5 meters bläsa och kan jublande åka med upp till 1700 m och styra hem mot Rommehed med maxfart (170 km/t). Med stor lättnad kan jag rapportera "Kalle två - avstånd 10". På vägen möter jag en DC 9:a som kör start och landning på Rommehed. Kraftigt sjunk sista biten gör att jag får landa rakt in. Fältet är fritt från andra flygplan. Jag är först över mållinjen och sitter kvar och väntar på mottagningskommittén. När ingen dyker upp tar jag micen och ropar "Eagle One från Kalle två". Svaret kommer "Kalle två, Eagle One, läge och höjd?". Jag svarar "Höjd 0 m läge bakom vagnarna" - tystnad. Hela gänget kommer stumlande med min välkylda "Eagle" som jag sprättar upp och håller ner i min torra strupe så jag kan sätta igång och "ljugas". Mille kommer med sin gamla folkvagn och tar bilder och ställer frågor (skriver för Borlänge tidning). Eagle One har varit upptagna med att fika och stoppa i sig mat för att orka hämta oss stackars piloter i terränglädan. Tiden går och när ingen dyker upp börjar jag få klart för mig att Mille kanske skulle få rätt när han utropat mig till dagssegrare. Snart börjar det dock komma hem flygplan på löpande band. Vi får syn på en som stannar och kurvar på låg höjd nära fältet. Det är Åke som kommit ner på 120 m 5 km från Romme. Han lyckas dock ta sig upp och komma hem. Tävlingsdagen blev en fullträff med 12 av 13 i klubbklassen som kom runt. Av dessa stannade Åke Westerlund retfulla 200 m före mållinjen och fick inga hastighetspoäng. I std/öppna kom alla hem med Kjell som överlägsen dagssegrare. Dubbel dagsseger för AFK och 11 km/4 som segermarginal i båda klasserna. Jag känner mig ganska nöjd och tycker att jag kan ge mig själv godkänt hur det än går framöver.

DAG 3

Samma fina väder och prognosen talar om fin termik, dock med risk för skurar. Dagens uppgift blir en triangel på 159 km. Jag gör ett stort misstag före startlinjen när jag planlöst åker omkring. Paniken börjar krypa under skinnet när jag hamnat på 300 m långt från fältet. Utelandning före startlinjen skulle vara succé. Jag hittar en bläsa och börjar sakta klättra när startlinjen öppnas och medtävlarna startar på löpande band.

Ytterligare en stressfaktor är att det är fullt åskväder i nordväst. Efter en evighet kan jag passera startlinjen och kommer snabbt upp till molnbasen. Det är grått och regnigt men det stiger på rakkurs. Regnet ser ut att dra ner molnbasen ända till backen längre fram så jag vinklar ut i solen över Vikmanshyttan. Här träffas jag av det berömda "Hedemorasjunket". Variometern visar stadigt 4-5 meters sjunk och jag siktar på att nå Rembo flp. Sjunket håller i sig och jag landar på en åker vid Dalälven. En titt på kartan visar att jag kommit 30 km dvs bara glidtalet från 1000 m. Efter att ha bundit fast Kalle två får jag lift med bonden som bjuder på fika. Det regnar nu ganska kraftigt och när bonden ska uträtta ett ärende får jag lift tillbaka till åkern. Där är det förträffliga hämtlaget nästan klara med lastningen och vi kan åka hem till Romme. Det är ingen konst att landa ute med sådan service. Väl hemma får jag en påminnelse om hur grön jag är. Kjell säger "Du lade väl märke till vindkantringen i samband med fronten". Jag hade varit så fixerad vid att komma iväg att jag glömt att analysera väderutvecklingen. Resultatlistan är dyster läsning med K2 på 9:e plats och 29:an på 13:e plats. Bertil Berglund är dagens vinnare efter en våghalsig flygning på 130 km och genom fronten. Jag ligger på 3:e plats sammanlagt efter Odd och Bertil.

Ingen tävlingsdag i std/öppna klassen.

På kvällen lånar jag ut sporrhjulet till en Bergfalke som används till 70-iaden. Resultatet blir att det punkteras och jag får problem med nattsömn.

DAG 4

Sporrhjulet är fortfarande punkterat och jag börjar fundera på den av Nisse Nässén praktiserade varianten med trassel i sporrhjulet. Efter briefing lugnar Ulf Jansson (tävlingsledare) mig med att starten kommer att flyttas fram en timme. Vi pumpar däck efter ytterligare ett repförsök och hoppas att det ska hålla. Dagen uppgift är en triangel på 128 km via Krylbo och Näs. Jag går över startlinjen som tionde man. Vid Säter kommer jag i fatt dom som ligger först. Det regnar vid Krylbo men jag har ente ro att stanna och vänta utan ger mig in i ett blåhål för att ganska omgående landa på Rembo flpl. Tredje gången gillt. Orutinen kommer fram mer och mer, för det visar sig att det blir tävlingsdag och jag kommer med mina 44 km på 10:e plats. Enda trösten är att det gick fort så länge det gick, jag var hemfogserad när näste man landade. Åke rundade Krylbo innan han landade på Rembo och blev 7:a för dagen med 52 km. Ingen tävlingsdag i std/öppna klassen. Jag åker ner till 4:e plats sammanlagt, 314 poäng efter ledande Odd.

DAG 5

Fortfarande punktering, men fortsätter jag med mina korta flygningar klarar jag mig om vi pumpar före start. Väderprognosen är lovande, risken för skurar är mycket mindre. Samma bana som igår men är andra hållet. Jag är på bra humör och börjar vara lite kaxig. Moffat har skrivit att man ska göra minst en blindstart för att luar konkurrenterna och känna på vädret. Jag talar om för Eagle One att detta blir min taktik för dagen och att jag ska vinna min andra dagsseger. Helt följdriktigt går jag tidigt över startlinjen. Jag ligger kvar på startfrekvensen och kan med tillfradsställelse konstatera att hela kopplet följer efter. En mil ut vänder jag och smyger tillbaka bakvägen. Ny start och efter 3 mil är jag ikapp Odd, Nisse och Bertil. Vi åker som en sällskapsresa till Näs, delar på oss och träffas över Avesta där gruppen vuxit till 7 flygplan. Moffat skriver att en vinnare lämnar en "gaggle" (flera flygplan i samma blåsa) först. Tänkt och gjort, jag sticker rakt västerut. Det visar sig vara ett klipp. Jag hittar en 5 meters och får sällskap av Åke W som jag inte sett tidigare idag. Vi åker hemåt och en ny 5 meters vid Hedemora ger finalhöjd. Jag kan göra en tryckare som förste man över mållinjen. Nu får jag min Eagle utan fördröjning. Åke W snuvar mig på segern trots att jag flugit nästan 5 km/t fortare. SF 27 är belastad med koefficient vilket är helt riktigt. Alla kommer hem med 29:an på 13:e plats. Jag avancerar till 2:a plats, 88 p efter Odd. Stämningen i gänget är på topp och Ulf utsätts för påtryckningar från oss piloter. Vi vill flyga 30 mil.

DAG 6

Ulf utlyser en triangel på 317 km. Det är inte utan att det pirrar till i maggropen. Gamlingarna kommer med några skämtsamma hot: "Kalle två ska flygas ner på backen. Det är klart att grönölingen börjar tas på allvar. Jag ser möjligheten att flyga guldsträckan och blir riktigt nervös vid blotta tanken. Lika bra att ta Guld-C direkt och hoppa över det gäckande Silver-C. Vädret kommer igång sent och oron sprider sig bland piloterna. Jag ramlar ner efter första uppbogseringen. Åke lyckas ta sig upp och startar först i klubbklassen. Kalle gör en starlinjepassage, vänder om men når inte hem och så är den dagen förstörd. Efter bogsering till startlinjen glider jag ut över dalen

i helt lugn luft. En mil ut och 600 m. Ska jag vända om? Nej, jag får syn på Nisse som ligger lågt längre fram. Han kurvar, och där Nisse kurvat tidigare under veckan har det funnits stig. Jag gör honom sällskap på 400 m och vi har parkerat i en 2 meters blåsa. Kjell Propell kommer och markerar en bättre blåsa och vi gör honom sällskap. Med variometern i botten åker vi till molnbasen på 1800 m. Jag försöker hänga efter Jantarn, men det är lite prestandaskillnad trots allt. Nu ska här flygas 30 mil. Jag rundar Mockfjärd och hör att Ake är på väg mot Lemstanäs. När jag passerar Runn hör jag att plaståkarna och Ake har problem. Dom är framme vid Lemstanäs och pratar om sjöbris. Ake försöker komma vidare men får landa ute. Jag får bara 1300 m under sista molnet. Om motvinden är under 10 km/t när jag Lemstanäs flpl. Över Hofors kurvar jag bort 100 m i några kytt och hamnar i höjdnöd. Jag väljer ut en åker innan Storvik. Kjell ligger över Storvik och vill ha mig med till flygfältet. Jag har 200 m på höjdmätaren, 5 km kvar och ser inget flygfält så jag väljer att landa på åkern. Gräset ser långt ut. Jag flyter ut och gräset suger tag i stabben, gräset stiger över huvudet på mig och det slutar med en mjuk ground loop. "Kalle två - gick det bra?" kommer det från Kjell. "Jag tror det" svarar jag och smyger ut för en besiktning. Färgen är borta från stabben men i övrigt ser det bra ut. Lång väntan i sol och inget fika. Jag räknar till fem man som blir hembogserade från Lemstanäs. Det är "fel" gubbar och jag åker ner till 3:e plats, 214 p efter Odd. Segerdrömmarna som växt fram under veckan är krossade. Dagge, Kalle och Ake missar kvällens pizzafest. Dom dyker upp sent på kvällen med Ake bakom ratten efter ett utelandningsfika som kommer att gå till historien.

DAG 7

Ulf utlyser en fyrkantsbana på 124 km i torrtermik. Djupa suckar bland trötta piloter. Ake Pettersson är på besök och ger lite tips till oss. Med öronen på helspänn suger jag upp informationen. Odd verkar nervös. Han önskar nog att tävlingarna var över. Värmen börjar bli tryckande. Himlen är molnfri. Jag "drar av" och väljer att starta på "bricktid". Ungefär halva fältet startar i första svepet. Jag hänger brickan sist med 14:40 som starttid. Vädret verkar kryare än väntat och första gänget sticker ut på banan. Öron växer bland oss på marken och jag är övertygad om att det är för sent när jag lättar 14:50. På väg uåå möter jag 29:an som kommer ner för omstart. När jag passerar startlinjen får jag en överraskning. Eftermig kommer 68:an. Han ligger före mig sammanlagt och tänker tydligen bevaka mig. Första blåsan är kry och det går fort i början. Vädret matas snabbt och det blir allt mer en kamp för att stanna kvar i luften. På radion hör jag att Odd och Ake W har kommit ner på lägan. När Odd rapporterar landning stiger spänningen. Nu har jag helt plötsligt chans att vinna om jag bara kommer runt silon i Hedemora och tar mig hem. Jag glömmer den fruktansvärda värmen. Efter mycket gnet rundar jag på 900 m. Jag styr in över skogen igen för att nå finalhöjd. Med 30 km kvar och 700 m är chansen liten att komma hem. Det sjunker ingenting och jag kan rapportera "Kalle två avstånd 10" på 600 m utan att ha kurvat ett varv. Jag avslutar med en tryckare och landar. Nöjd och omtumlad sitter jag kvar i planet och njuter av min Eagle som serverats av ett framstormande hämtgång. Jag har glömt 68:an, men han landar 10 km kort och missar totalsegern. Att jag bara blir dagstvåa efter Nisse struntar jag fullständigt i och att snittfarten bara blev 44 km/t är ointressant. Jag har vunnit DM-tecknet i min första tävling. Det är synd om Odd som missade segern i elfte timmen. Ake landade efter 102 km och klättrade upp till 10:e plats sammanlagt. I std/öppna klassen säkrade Kjell segern genom att bli dagstvåa.

Ett bra flygplan, konkurrenser som gjort minst lika många misstag som jag och god tumme med fru Fortuna är faktorer som ligger bakom segern. Ett utmärkt medhjälparlag har gjort att koncentrationen kunnat ägnas åt planering av flygningen och flygandet. Det är med lite vemod vi packar ihop och lämnar Rommehed efter prisutdelningen där AFK kan ståta med två distriktsmästare. För min del är det med största sannolikhet första och sista gången. Jag hoppas att andra "nybörjare" inte tvekar att ställa upp. Ingen är slagen på förhand och sist men inte minst - man har förbaskat roligt.

BoVi

FLYGSPORTFÖRBUNDET

Norrbottens flygsportförbund har hållit årsmöte den 6 mars 1983. Styrelsen fick följande utseende:

Ordförande	Bo Vikström	(segelflyg)
Vice ordf.	Karl-Axel Dahlberg	(hängflyg)
Skr.	Katrin Holmgren	(fallskärms hopp)
Kassör	Åke Andersson	
Mtrl förv	Magnus Olsson	(motorflyg)

Uppgiften inom parentes anger vilka som är kontaktmän inom respektive sporter.

NFSF kommer under 1983 att bidra med medel till stegtränarkursen i segelflyg. Under våren kommer 1982 års uppskjutna motorflyg-DM att arrangeras av Piteå FK. Av vem och var motor-DM 1983 skall arrangeras är ej bestämt än.

En allmän diskussion om hur klubbarna ska aktiveras i arbetet med NFSF kom till stånd och önskemål framkom om att NFSF bör göra mera reklam för sig i klubbarna. Jag tar därt för chansen att i klubbtidningen tala om att vi existerar och vilka som ingår i styrelsen. Vi är öppna för alla förslag från klubbar och klubbmedlemmar. Om Du har några idéer om flygsport eller frågor Du undrar över - ta kontakt med någon av oss i styrelsen.

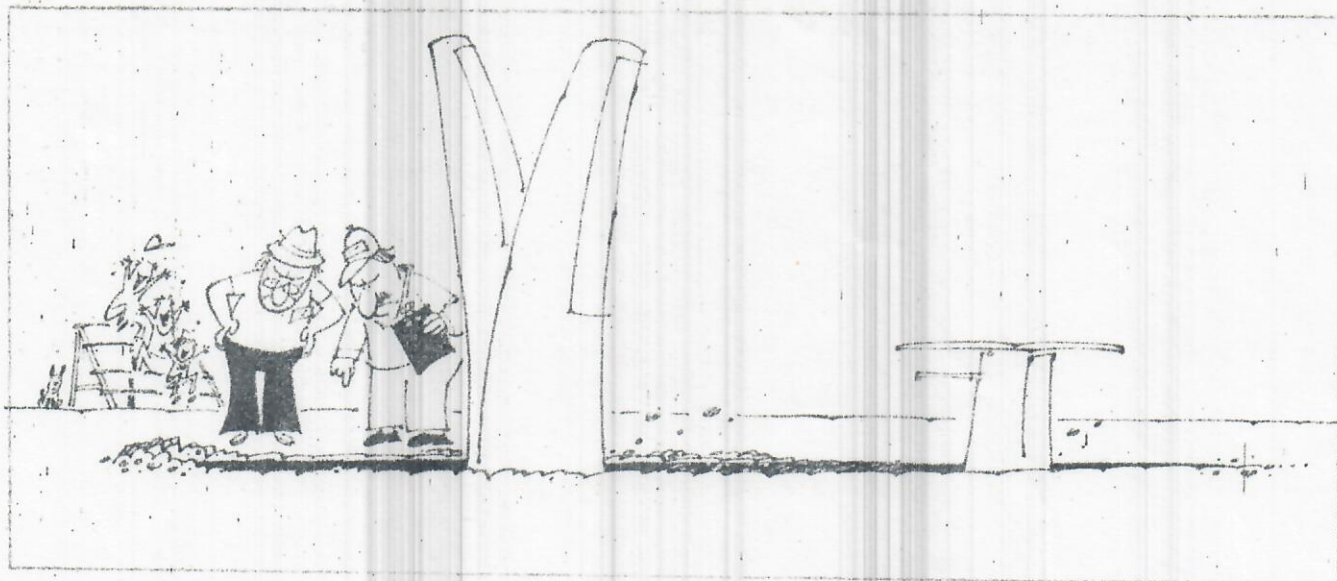
BoVi

R S T

Nu har solen börjat klättra allt högre på himlavalvet och snön börjar ge vika. Med andra ord - en ny flygsäsong närmar sig med stormsteg. När det rycker som mest i flygtarmen är det lätt att man glömmer en del detaljer som att det finns en tävling som kallas RST där alla kan vara med. Ta för vana att ladda barografen före varje flygning och glöm för all del inte att starta den innan Du sätter Dig i och spänner fast Dig. Resultaten lämnas till klubbregistratören (undertecknad) senast 4 dagar efter flygningen. Om Du är osäker på hur man hanterar barografen, hur man tävlar i RST och fyller i resultatrapporter, har vi ett gäng nyutbildade tränare som längtar efter att få använda sina kunskaper. Vilka det är framgår på annan plats i denna tidning. Du som inte har löst sportlicens kan vända sig till Lasse Löf eller undertecknad så fixar det sig. För den som har planer på att flyga hastighetsbanor finns förslag på lämpliga banor i en bilaga till tidningen.

När vi nu ska ut och flyga hastighetsbanor kommer vi förr eller senare att få uppleva ögonblicket då vi gör en mållinjepassage.

Vi ser till att passera mållinjen på lägst 150 m. Eller hur ?



STANDARDBANOR 1983 - ÄLVSBY FLYGKLUBB

Start från Heden. Start och mållinje: Östra banändan på HEDENS flpl

Longitud: 21° 29' 00"

Latitud: 65° 50' 10"

Höjd över havet: 39 m

1. TRIANGELBANOR 50 - 99 km

Delsträcka	Brytpunkt	long.	lat.
Bana 1.1			
19,2 km	Gäddträskets s.spets	21° 04' 00"	65° 48' 20"
16,3 km	Brännbergets TV-mäst	21° 26' 30"	65° 41' 20"
19,3 km	Total distans <u>54,8 km</u>		
Bana 1.2			
23,0 km	Åkerholmsträsket (holmen)	20° 59' 20"	65° 53' 10"
20,3 km	Krokträsk n.spets	21° 06' 10"	65° 42' 30"
22,5 km	Total distans <u>65,8 km</u>		

2. TUR OCH RETUR BANA 50 - 99 km

Bana 2.1			
29,0 km	Högheden (gamla klubbstugan)	21° 03' 30"	65° 38' 40"
29,0 km	Total distans <u>58,0 km</u>		

3. TRIANGELBANA 100 - 299 km

Bana 3.1			
43,0 km	Vidsel vägbro	20° 32' 30"	65° 49' 50"
31,5 km	Högheden (gamla klubbstugan)	21° 03' 30"	65° 38' 40"
29,0 km	Total distans <u>103,5 km</u>		

5. TUR OCH RETURBANA 300 - 499 km

Bana 5.1			
151,0 km	Burträsk kyrka	20° 39' 20"	64° 31' 00"
151,0 km	Total distans <u>302,0 km</u>		

STANDARDBANOR 1983 - ÄLVSBY FLYGKLUBB

Start från Högheden. Start och mållinje: Banans mittpunkt på HÖGHEDEN

Longitud: 21°03'40"

Latitud: 65°38'40"

Höjd över havet: 70 m

1. TRIANGELBANOR --- 50 - 99 km

	Delsträcka	Brytpunkt	long.	lat.
Bana 1.3				
	17,5 km	Brännberg jvg-väg-korsning	21°13'50"	65°47'20"
	17,5 km	Öv.Tväråsel 4-väggkorsning	20°51'00"	65°46'30"
	17,5 km	Total distans <u>52,5 km</u>		
Bana 1.4				
	16,2 km	Teugerträsk jvg-bank	20°42'40"	65°38'00"
	16,8 km	Fällforsen	20°47'10"	65°46'30"
	19,2 km	TOTAL distans <u>52,2 km</u>		

3. TRIANGELBANOR --- 100 - 299 km

Bana 3.2				
	20,5 km	Brännberg jvg-överg. Svanmyr.	21°15'40"	65°48'30"
	32,8 km	Vidsel vägbro	20°32'30"	65°49'50"
	36,2 km	Granträskets n.spets	20°57'20"	65°33'00"
	11,5 km	Total distans <u>101,0 km</u>		

5. TUR OCH RETUR BANA --- 300 - 499 km

Bana 5.2				
	159,0 km	Botsmark	20°14'50"	64°15'25"
	159,0 km	Total distans <u>318,0 km</u>		