

dratampen

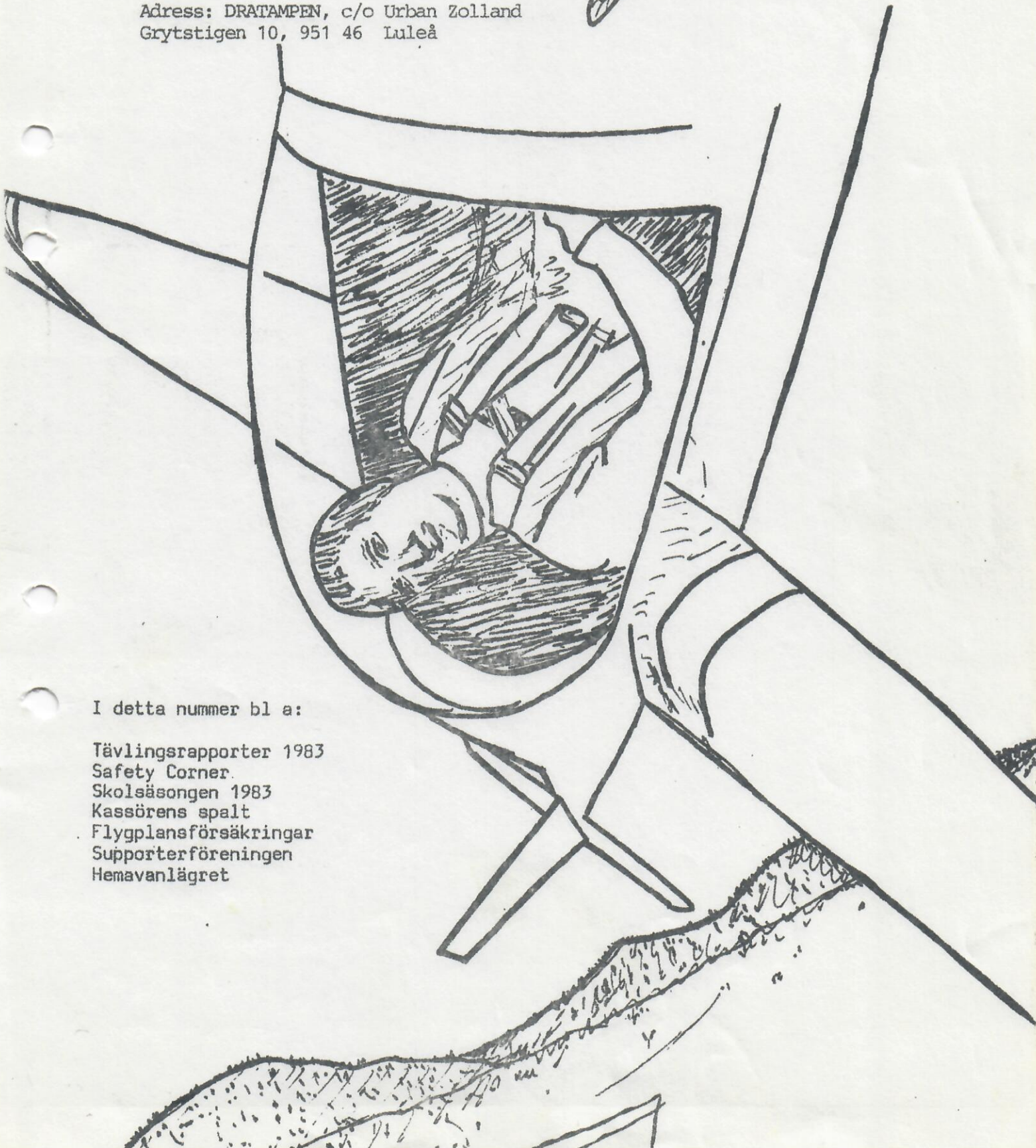
Luft- och markorgan för
ÄLVSBY FLYGKLUBB

Nummer 3
nov 1983
Årgång 2

Adress: DRATAMPEN, c/o Urban Zolland
Grytstigen 10, 951 46 Luleå

I detta nummer bl a:

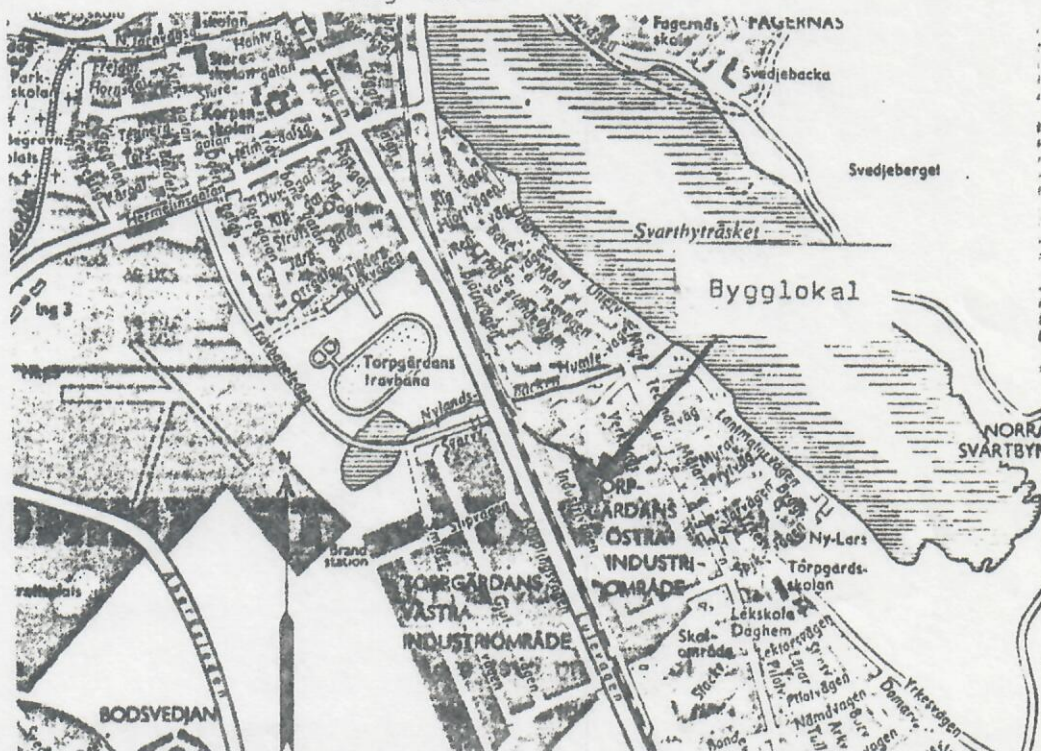
Tävlingsrapporter 1983
Safety Corner.
Skolsäsongen 1983
Kassörens spalt
Flygplansförsäkringar
Supporterföreningen
Hemavanlägret



BYGGVERKSAMHETEN

Nu är vintern här och "kärnorna" skall kontrolleras och snyggas upp inför nästa säsong. Det är Bergfalke 4an som behöver den största arbets insatsen den här vintern. Ny duk skall monteras i botten och vingarna behöver en uppsnyggning mm. SUW:en som skall stå i Älvsbyn behöver lite färg bättring och duk-lappning men några större åtgärder behövs ej. Pilatus och Astir kräver som vi vet väldigt lite underhåll , vaxning och små detaljer skall fixas. Vi har även fyra flygplansvagnar som kräver en del underhåll , bland annat behöver Pilatus-vagnen målas upp och justeras. Så vi behöver inte sitta sysselsatta på kvällarna den här vintern heller. Jag hoppas att alla som har möjlighet kommer till bygglokaler och hjälper till. Det finns arbeten som alla kan hjälpa till med , man behöver ej vara " specialist" på flygplan. Det är ju trots allt tack-vare arbetet på vintern som vi har något att flyga med på sommaren. Så väl mött i bygglokalen. I Boden bygger vi på tisdagar och i Älvsbyn på tisdag och torsdag. För dig som ej hittar till bygglokalen i Boden har jag gjort en enkel karta. För samordning av resorna från Luleå till Boden ring mig på tel: 0920/88438.

Das Sollen



Några rader från supporterföreningen.

Eftersom det har tillkommit en del nya medlemmar i flygklubben, som kanske inte känner till supporterföreningen, vore det nog på sin plats att i detta fina media presentera densamma. (Sorgligt är att det finns "gamla" medlemmar, som inte tycks känna till denna penninginbringande supporterförenings existens.)

Föreningen startades 1978 som en ekonomisk stödförening till ÄFK och har en styrelse på sju personer: Kjell Nilsson, Elisabet Öberg, Stig-Roland Öberg, Gerd Berglund, Sven-Olov Engkvist, Berit Nyström och Tommy Nilsson. Inkomsterna kommer i första hand från medlemsbevisen, vilka berättigar till deltagande i utlottning av penningpriser. Övriga inkomster kommer från försäljning av läsk, fika, hattar, tröjor och dekal. Det borde vara en självklarhet att samtliga medlemmar skrudade sig i ovan nämnda kläder. Fram till idag har supporterföreningen kunnat lämna bidrag till bla flygplansköp, ompackning av skärmar, radioapparater, gräsklippare, bogserlinor mm till ett belopp av ca sjuttio tusen kronor - 70.000,-!!! Kiosken med dess "jour" (som det från vissa håll knorrats en del om) har denna sommar inbringat nästan en försäkring till något av klubbens flygplan.

Många har med glad min ställt upp för kioskverksamheten och det är enormt roligt. Men nog känns det för jäkligt (ursäkt uttrycket) när en del inte tar detta på allvar. Det har faktiskt hänt att någon, som haft juren exempelvis en lördag, ringt samma morgon och meddelat att vederbörande inte kunnat komma. Andra har inte ens orkat höra av sig! Tala om bristande solidaritet!

Supporterföreningen har även satt upp priser till klubb tävlingen enl RST i klass I och II. Priserna består av modellflygplan i silver, mycket skickligt tillverkade av Stig-Roland Öberg.

Om vi nu blickar framåt kan väl Ni, alla medlemmar, tänka till om ni har någon idé som kan förverkligas och kanske inbringa lite pengar till klubben - kontakta i så fall någon i styrelsen. På så sätt kan flygpriserna hållas nere till allas fromma.

Vi är ALLA (förhoppningsvis!) medlemmar i supporterföreningen

Vi har ALLA ekonomisk vinning av supporterföreningens arbete

Vi måste ALLA hjälpas åt genom att tex sälja medlemsbevis, köpa flygklubbströjor och -dekaler, jobba i kiosken osv

KOM IHÅG: VI JOBBAR ÅT OSS SJÄLVA!

Till sist: Du som ännu inte fått förmånen att bli medlem i supporterföreningen, kontakta någon "gammal" medlem eller någon av oss i styrelsen.

För Älvsby Flygklubbs Supporterförening

Kjell Nilsson

Sänd in denna kupong till Dratampens redaktion omgående

SAFETY CORNER

Väder och vind.

Har Du tänkt på i hur hög grad Du måste ta hänsyn till vinden när Du flyger? Kraftig vind överhuvudtaget, kanske dessutom byig och tvärs landningsriktningen, är försvårande faktorer som är bidragande orsaker till en stor del av segelflyghaverierna. Samtidigt är det här en faktor som är känd av förarna, man vet ju i allmänhet att, och hur; det blåser redan när man startar och med lite eftertanke borde man kunna undvika riskmomenten.

Som vanligt: tänk framåt när Du flyger. Först och främst, tänk på vilket glidtal Du får i motvind, se till att Du har marginal och inte behöver improvisera ett lågt landningsvarv när Du kommer hem (eller måste utelanda).

Är vinden byig, se till att Du har fart tillräcklig även när vinden är som svagast i byarna och koncentrera Dig på sättningen, mer än att landa just i banänden

Framförallt, är Du i dålig flygtrim och osäker, be någon steg 2-tränare följa med eller avstå från att flyga den dagen.

Sidvindslandning är ett kapitel för sig som är viktigt att kunna, kanske speciellt på Högheden där vindarna har en benägenhet att viljablåsa tvärs banan. Tekniken vid sidvindslandning har läraren visat under skolningen men kan ändå förtjäna en repetition. Så här bör man göra: När Du har svängt in på final så håll upp nosen mot vinden. Upphållningen är korrekt när Din färdlinje är precis i banans längdriktning. Observera att det här är en helt ren manöver med kulan i mitten och rätt på vingarna. (Kallas ibland att "krabba" efter krabbans sätt att förflytta sig sidledes.) Att "krabba" är ett enkelt men effektivt sätt att kompensera för avdrift, men man får inte sätta sig med den här upphållningen för då risken stor för skador.

Just innan utflytningen ger man sidroder för att rikta nosen i banans längdriktning men måste då samtidigt luta vingen mot vinden för att glida åt det hållet och motverka avdriften. I den här fasen sitter man alltså med korsade roder (vingglidning) vilket är en anledning att man inte skall göra det förrän vid utflytningen.

Kjell Propell



VÅRA FÖRSÄKRINGAR

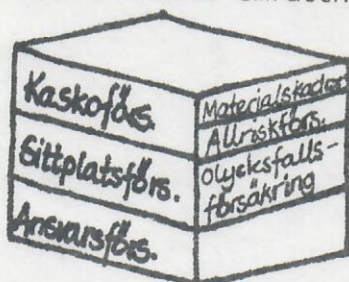
Som känt har vi under de senaste åren drabbats av flera mer eller mindre svåra haverier varav ett oturligt nog med personskada. Alla haverier kostar pengar och utan ett vettigt försäkringsskydd skulle klubbens verksamhet knappast kunnat fortsätta i den utsträckning som skett.

Sens moral-försäkringar är högst nödvändiga för en klubb som vill finnas kvar, som vill sikta framåt.

Hur mycket vet ni då, som medlemmar, om klubbens olika försäkringar för flygplanen, för icke flygande material, för personskyddet, ansvarsförsäkringar, premier, självrisker etc.

I detta nummer av Dratampen skall vi beskriva Kasko-försäkringslösningarna för våra motorflygplan och ensitsiga segelflygplan.

Försäkring för dem är tecknat i Skandia och kan till sin nuvarande omfattning anges på följande sätt:



Vår kaskoförsäkring (kasko kommer av spanska casco=skrov, eg. fartygsskrov) av allrisktyp ersätter, med vissa undantag, varje skada på eller förlust av försäkrat flygplan.

Undantagen hänför sig främst till

- rena maskinskador utan samband med "yttre händelser".
- förslitningsskador
- skador som uppkommer när flygplanet användes i sådan flygning som kräver särskilt tillstånd, t ex avancerad flygning
- när gällande luftvärdighetsbevis saknas
- och några undantag till!

Försäkrad egendom är flygplanet och den utrustning som hör till detsamma, enligt grundspecifikation, och som medföres i flygplanet.

Vid skada utges ersättning för bärgning, transport och reparation.

Om summan av kostnad för bärgning, transport och reparation överstiger försäkringsbeloppet anses totalförlust föreligga och försäkringsbeloppet utbetalas, eventuellt med avdrag för restvärde.

Alltså gäller det att ha flygplanen försäkrade till ett så marknadsmässigt belopp som möjligt - och det har vi !

Premien då ? Ja visst är det en dryg "fast kostnad" för klubben - men som sagt nödvändig!

Cessnan drar en årspremie på ca 14.000 kr, inklusive ansvars- och sittplatsförsäkring, varav kaskopremien ca 11.000 kr. Cessnan är försäkrad separat och ingår inte i den vinstandelsförsäkring som vi har för den segelflygande "materialen" Cuben, Astiren och Pilatusen + någon av de privatägda segelkärrorna. Där utgör bruttopremien nära 24.000 kr varav kaskodelen 21.000 kr.

Vid skadefritt år erhåller vi återbäring på kaskopremien med drygt 20% eller ca 4.800 kr.

Även Cessnan:s försäkring innehåller premierabatt vid skadefritt år, men en något lägre rabattsats.

Gör vi ett överslag av försäkringskostnaden per flygtimme finner vi:

- att motorflygplanen drar en premie om ca 45-50 kr/tim.
- att kostnad för segelflygplanen blir 20-30 kr/tim, beroende på flygplanstyp och flygtidsuttag.

Kör vi skadefritt ett år reduceras timkostnaden med 5-8 kr. Pengar som vi kan använda till annat! Eja vore vi där!

Självriskerna varierar något efter flygplan och typ av skada.

Cessnan har 3500 kr i självrisk vid flygning och taxning, 1000 kr vid skada utan samband med flygning och 0 kr vid totalförlust.

Cubens motsvarande självrisker är 2500 kr, 1000 kr samt 2500 kr vid totalförlust.

Astiren har samma självriskintervall som Cuben.

Pilatusen har intervallerna 2000 kr, 1000 kr och 2000 kr vid totalförlust.

Tankar om ett DM.

En beskrivning från förarsitsen blir av naturliga skäl en väldigt personlig beskrivning av tankar och händelser. Segelflyg är i högsta grad en individuell sport där man måste gå egna vägar och ständigt fatta beslut om vägval och höjder/farter.

Jag ska inte berätta någon dag för dag historia från årets DM, men istället spridda intryck och episoder.

Allmänna intrycket vid en återblick är att vi hade en mycket fin tävlingsvecka, kanske den bästa i DM-historien. Bidragande var förutom vädret Bosse Wikströms förmåga att lägga bra banor, där han visade fin känsla för uppgifterna contra väderförutsättningarna och även hade modet att lägga två 30-mila banor.

DM i Borlänge ger oss möjligheter att flyga sträcka med gynnsamma utelandningsmöjligheter och mot den bakgrunden är det med blandade känslor jag ser fram mot ett DM i Ö-vik nästa år.

Hur man flyger 30 mil, det vet nu alla som var med på årets DM.

Det börjar med ett förväntansfullt mummel när tävlingsledaren utlyser bana, därefter snabba förberedelser innan en tidig start och väntläge framför startlinjen. Banan Siljansnäs-Simtuna kyrka-Romme innebär risk för sjöbris vid första brytpunkten och jag är därför inställd på att starta så snabbt som möjligt. Sagt och gjort, i väntan på start har jag haft 20 min på mig att kolla vädret och hunnit få ett par bra blåsor på 3 meter och konstaterat en molnbas av 1000 m. Jag bestämmer mig för att satsa på minst 2m-blåsor för att kurva, lägger mig i bra utgångsläge och kan trycka över startlinjen som en av de första när vi får klartecken från Tuna 1.

Rakt ut på färdlinjen med fart 120 mot Rätt moln över Borlänge. Är nere på 600 innan det tar och kan sega mig upp i en tvåmetersblåsa. Sen raskt vidare i en båge efter bästa molnen, förbi Gagnef - Insjön mot Siljansnäs. Tycker mig se att molnen redan är något trasiga över brytpunkten och ser till att ha maxhöjd sista biten mot målet för att kunna nå tillbaka till den bra termiken.

Oron för sjöbris var obefogad, det fanns termik vid brytpunkten inte bara för mig utan också för hela kopplet som jag mötte någon mil söderut när jag vänt. Vädret stod sig bra förbi Borlänge, Avesta ner mot Sala. Min föresats att bara kurva i minst 2-metersblåsor håller ända ner till Sala där jag helt plötsligt måste växla ner och gå försiktigt fram. Lerslätterna är okänt förrädiska.

Kan dock runda på betryggande höjd och börja återflygningen. Kan höra på radio att de övriga ligger en bra bit efter och ser första flygplanet uppe vid Sala. Hör att Lasse ligger på lingonhöjd vid Avesta och tittar efter landningsfält. Det brukar han göra men det är sällan han utnyttjar dom, han brukar alltid knega sig upp igen.

Möter Åke i Astiren uppe vid Avesta, slår på radion ett tag för att höra om han har några kommentarer men för en gångs skull är han tyst så våra vägar skiljs igen och vi fortsätter åt var sitt håll.

Jag tycker att radiotjattret är så irriterande att jag normalt har radion frånslagen och slår bara till för att lyssna då och då. Från Avesta raka spåret över Rembo mot några fina moln väster om Hedemora. Är framme på 700 m och hinner bli litet orolig innan jag får en 3-meters-blåsa och kan snurra upp till betryggande finalhöjd. Blir omflugnen på finalen av U1, Berndt Johansson i en ASV men har i alla fall betryggande marginal till övriga i klubbklassen. Kan sen i lugn och ro följa dramatik i luften när den ene efter den andre antingen får landa ute eller tar sig hem. Tommy kommer, relativt snabbt, Lasse har det kämpigt, hans äventyr på lågan tog tid och innebär att vädret tar slut innan han hinner hem. Ulf och Åke hjälps åt men skiljs åt i sista finalblåsan vilket resulterar i en utelandning för Åke vid Säter medan Ulf kan segla in efter 8 timmar i luften.

Dagen efter flög vi en 15-milabana i torrtermik, rolig och spännande flygning. Startade återigen blande de första men efter att ha slösat 15 minuter i dålig termik gick jag tillbaka för omstart och kunde sen dra nytta av snitslade blåsor i form av svängande flygplan upp till första brytpunkten.

Vid sista brytpunkten Hedemora var ett stort blått hål varför jag tog maxhöjd 1900 m strax söder Säter och gick fram på bästa glidtal skuggad av Lasse. Rundade på 1100 m och övervägde ett tag att försöka gå direkt på final men modet svek och jag vinklade av in mot skogen för att ta höjd.

Var nere på 400 innan det äntligen började rycka i variometernålen och kunde rädda mig upp till finalhöjd. Fröjd, Östersund, som satsade på en lång final från Hedemora med ungefär samma utgångsläge som jag haft fick bita i gräset vid Säter.

Andra minnen, utelandningen vid sjön Viggen med åtföljande bekantkap med två fulla pensionärer.

Förspelet var en spännande glidning mot ett Långshyttan i sjöbrislucka och därifrån mot ett område med chans till stig, men höjden räckte inte till.

Finalglidningen vid vår andra 30-milauppgift där flygningen gått med rekordfart till Hedemora och det plötsligt blev tvärstopp och jag bestämde mig för en finalglidning på 30 km från 1300 meter. 10 km kvar och 430 m på höjdmätaren (oknackat) var inte uppmuntrande. Man ser målet i rätt ovanlig vinkel från den höjden. Teoretiskt ska det räcka och det gjorde det men marginalen var nog inte mer än max 5 meter. Sånt är inte bra för nerverna och jag kan bara konstatera efteråt att steget mellan succé och fiasko är hårfint.

Sista dagen vaknade Lasse och Åke Carlsson till och rasade iväg runt en 22-milabana med imponerande 76 resp. 83 km/tim vilket förutom dagsseger även medförde att Lasses lag plockade fram lagmössorna och att Åkes lag åkte hem från Säter där dom hade parkerat i väntan på piloten.

I egenskap av regerande Distriktsmästare vågar jag komma med några tips och råd hur man ska kunna flyga banor med framgång.

Först och främst: Kurva inte i dåliga stig. Att flyga med fel fart mellan blåsorna förlorar man sekunder på men att kurva i enmeters-blåsor om det finns 3-meters det tappar man minuter på.

Kommer man så lågt att man tvingas ta en dålig blåsa, ligg då inte kvar längre än till dess du fått höjd att leta något bättre.

Utnyttja glidtalet och följ i görligaste mån färdlinjen. Jag tog vid ett tillfälle maxhöjd 1700 m och gick rätt över ett blåhål på drygt 15 km. Flera flygplan som låg i samma blåsa vinklade av och gick runt området och tappade minst 15 min på det. Jag var framme vid nästa moln på 900 m och det är ingen farlig höjd för att leta termik. Ligger man runt hemmafältet är man ju inte speciellt orolig i ett sånt läge så varför ska man vara det om man är över bra landningsområden i andra delar av landet. Man har normalt en räckvidd långt utöver vad man vågar utnyttja.

Utnyttja kartan och molnskuggor för att bedöma avstånd och höjdförlust. Titta alltid ut ett alternativ om Du inte får anslutning där du väntat dig. Gör inte stora avvikelser från färdlinjen och vänd inte om, såvida det inte är helt hopplöst framåt.

Kjell Propell



Sträckflygning

Under året har det flugits ca 275 mil sträckflygning från hemmafältet, fördelat på 10 piloter. I klass 1 och elitklass har samtliga 8 piloter flugit minst 2 hastighetsbanor. Det har varit lite tunnare med sträckflygandet bland våra klass 2 piloter. Två stycken 5-mila trianglar har åstadkommits under hela säsongen. Där får vi hjälpas åt för att åstadkomma en förbättring till nästa år. Till detta skall läggas de 558 mil dom våra 5 deltagare flög under DM-tävlingarna i år.

Övningarna från hemmafältet har resulterat i sammanlagt 4 utelandningar. En icke namngiven segelflygare lyckades landa ute vid "flygning runt fältet" och tre utelandningar inträffade vid sträckflygning. Ingen av utelandningarna har resulterat i materiella skador eller föranlett ersättningsanspråk från markägarna.

BoVi

RiksSegelflygTävlingen

Vi kan nu lägga ytterligare en säsong till handlingarna och en summering av Älvsby FK:s resultat i RST kan göras. Antalet deltagare i de olika klasserna och momenten framgår av nedanstående tabell. Föregående år inom parentes.

	Elit	Klass 1	Klass 2
Höjd	0 (0)	10 (10)	11 (14)
Distans	1 (0)	7 (9)	2 (7)
Hastighet	1 (0)	7 (8)	2 (5)

Detta antal registrerade resultat gör att ÄFK deltar med 4 st. tiomannalag i RST. Ingen annan klubb har fler lag i år och det är bara tre som har samma antal. Placeringarna är inte dåliga dom heller, eller vad sägs om följande utdrag ur resultatlistan.

Tiomannalag:

1 Jönköping SFK lag 1	24
2 Eskilstuna FK lag 2	48
3 Älvsby FK lag 1	62
19 Älvsby FK lag 2	263
33 Älvsby FK lag 3	444
47 Älvsby FK lag 4	712,5

Distans:

Elit	32 Kjell Nordström	3 712
Klass 1	2 Pentti Tyrväinen	10 685
	8 Bo Vikström	8 524
Klass 2	47 Harry Öhman	1 890

Höjd:

Klass 1	1. Åke Svensson	13880
	2 Tommy Nilsson	11161
	5 Ulf Johnsson	7685
Klass 2	5 Herbert Öhman	6950
	6 Dag Sollén	6615

Hastighet

Elit	31 Kjell Nordström	13 954
Klass 1	28 Tommy Nilsson	12 223
Klass 2	45 Dag Sollén	5 955

Lagtävling

1 Älvsby FK lag 1	32 732
2 Östersund	26 595
4 Älvsby FK lag 2	21 232
10 - " - lag 3	17 920

Individuellt (höjd + dist + hast.)

Klass 1	9 Tommy Nilsson	27 102
	10 Pentti Tyrväinen	26 757

För dem som är intresserad av att studera den kompletta listan kommer den att finnas i bygglokalen i vinter. Till sist, hav tröst alla nya medlemmar som kanske inte vet vad RST och segelflygallsvenskan är. Det kommer en beskrivning av tävlingen i nästa nummer.

Segelflygallsvenskan

Det blev ingen uppflyttning till division 2 i år heller. Efter det att Älvsby FK fått finna sig i att bli tvåa de två tidigare säsongerna mycket knappt slagna skulle vi vinna i år. En klubb som heter Feringe SFK hade tydligen liknande planer och i motsats till oss genomförde dom sina. Vi blev mer eller mindre utklassade men blev trots det tvåa för tredje året i rad. Följande resultat har räknats för Älvsby FK:

Period 1:	Ulf Johnsson	7 276
	Lars-Erik Löf	6 307
	Carl Olsson	6 187
		19 770

Period 2:	Kjell Nordström	7 161
	Pentti Tyrväinen	6 562
	Tommy Nilsson	6 202
		19 925

Totalt 39 695 mot 46 300 för Feringe SFK.

Klubbtävlingen

Inför årets upplaga av klubbttävlingen har det blivit en ändring av reglerna. I år räknas endast resultat gjorda på hemmafältet inklusive Hemavan. Tävlingen, om äran och vackra vandringspris, fick följande resultatlistor.

Elitklass

1 Kjell Nordström 17 666

Klass 1

1 Tommy Nilsson 27 102
2 Pentti Tyrväinen 26 757
3 Bo Vikström 24 179
4 Ulf Johnsson 23 332
5 Lars Erik Löf 22 453
6 Carl Olsson 21 513
7 Bo Nyström 20 807
8 Åke Svensson 13 880
9 Åke Andersson 3 995
10 Åke Carlsson 2 945

Klass 2

1 Dag Sollén 14 378
2 Harry Öhman 9 585
3 Herbert Öhman 6 950
4 Peter Zätterqvist 4 903
5 Arne Berggren 4 890
6 Hans Landstedt 4 585
7 Arne Nilsson 3 940
8 Niklas Sehlstedt 3 110
9 Urban Zolland 2 710
10 Thomas Hedberg 1 360
11 Kjell Nilsson 1 100

Hastighetsmomentet

1 Kjell Nordström 13 954
2 Tommy Nilsson 12 223
3 Ulf Johnsson 12 162
4 Carl Olsson 12 126
5 Lars Erik Löf 11 854
6 Pentti Tyrväinen 11 072
7 Bo Vikström 10 335
8 Bo Nyström 10 021
9 Dag Sollén 5 955
10 Harry Öhman 3 875

Distansmomentet

1 Pentti Tyrväinen 10 685
2 Bo Vikström 8 524
3 Lars Erik Löf 3 726
4 Tommy Nilsson 3 712
Kjell Nordström 3 712
6 Carl Olsson 3 557
7 Ulf Johnsson 3 485
8 Bo Nyström 3 402
9 Harry Öhman 1 890
10 Dag Sollén 1 808

Höjdmomentet

1 Åke Svensson 13 880
2 Tommy Nilsson 11 167
3 Ulf Johnsson 7 685
4 Bo Nyström 7 384
5 Herbert Öhman 6 950
6 Lars Erik Löf 6 873
7 Dag Sollén 6 615
8 Carl Olsson 5 830
9 Bo Vikström 5 320
10 Pentti Tyrväinen 5 000
11 Peter Zätterqvist 4 903
12 Arne Berggren 4 890
13 Hans Landstedt 4 585
14 Åke Andersson 3 995
15 Arne Nilsson 3 940
16 Harry Öhman 3 820
17 Niklas Sehlstedt 3 110
18 Åke Carlsson 2 945
19 Urban Zolland 2 710
20 Thomas Hedberg 1 360
21 Kjell Nilsson 1 100

I klass 1 såg det efter en 30-milaflygning ut att bli Pentti som skulle lägga beslag på priset. Men förra årets segrare Tommy åkte upp till Hemavan veckan efter lägret och gjorde en sista höjdvinst som räckte för att passera Pentti.

I klass 2 var det hårt mellan Dagge och Harry före Hemavan. Det blev Dagge som drog det längsta strået och får sin första inteckning i priset.

LANDNINGSTÄVLINGEN 1983

Lördagen den 3 September hade 17 segelflygare samlats på högheden för att genomföra den sedvanliga klubbtävlingen. Vädret visade sig inte vara enligt tävlingsledningens beställning, molnbasen var 200-250 meter, men tävlingen skulle genomföras ändå. I väntan på bättre väder började vi med teori-provet, bestående av tio frågor om segelflyg. När det var avklarat anordnades en inproviserad motorlandnings-tävling med fem man. Varje man gjorde två landningar med Cessnan, där det gällde att sätta sig så nära en linje som möjligt. Därefter fortsatte vi med segelflyg. Där SUW:en än en gång fick tjänst göra som tävlingsredskap. Efter urkoppling följde den numera traditinella bombfällningen mot landningsmärket, vilket även i år visade sig vara den säkraste uppehållsplatsen. Efter bombfällningen gällde det att landa efter ett dike och sedan stanna så nära en nollinje som möjligt, allt enligt 70iadens regler. Resultatet framgår av nedanstående lista, där första och sista platsen delas av två man.

PLAC.	NAMN	TEORI	BOMBFÄLLNING	LANDNING	TOTALT
1	Tommy Nilsson	40	14	49	103
2	Bo Vikström	10	59	34	103
3	Bo Björklund	60	35	28	123
4	Bo Nyström	50	50	49	149
5	Tomas Hedberg	50	51	57	158
6	Herbert Öhman	50	64	45	159
7	Kjell Nilsson	40	75	61	176
8	Niklas Johlstedt	50	89	54	193
9	Lars-Erik Lööf	50	80	73	203
10	Peter Zetterqvist	40	38	175	253
11	Urban Zolland	20	25	300	345
12	Harry Öhman	40	24	300	364
13	Ingemar From	50	21	300	371
14	Rune Håjer	40	35	300	375
15	Stefan Sonestedt	40	47	300	387
16	Ole Eriksson	40	51	300	391
17	Arne Berggren	40	51	300	391

MOTORTÄVLINGEN

PLAC.	NAMN	LANDNING 1	LANDNING 2	TOTALT
1	Bo Björklund	12	20	32
2	Tommy Nilsson	28	30	58
3	Herbert Öhman	40	25	65
4	Stefan Sonestedt	22	48	75
5	Day Sollén	110	56	166

Day Sollén

FJÄLLFLYGLÄGER I HEMAVAN

September månad är en prövningarnas tid för arbetsgivare i Norrbotten. Det börjar med att alla entusiastiska älgjägare kommer in och kräver minst en vecka semester. När alla planer blivit anpassade till detta kommer medlemmarna i Älvsby FK och säger att dom skall ha en vecka ledigt för att åka till Hemavan. Långa förhandlingar brukar leda till att de flesta av oss ställer kursen mot Hemavan. Vad är det nu som lockar i Hemavan under senhösten? Jo, det är nämligen så att Älvsby Flygklubb under Lars Erik Lööf:s entusiastiska ledning anordnar ett fjällflygläger för segelflygare. Årets upplaga lockade 60 segelflygare från 6 flygklubbar. Den flygande materielen utgjordes av 14 segelflygplan, 1 motorseglare och 3 bogserflygplan. De deltagande klubbarna var ÄlvsbyFK, Östersunds SFK, Ovensiljans FK, Nyköpings FK, Umeå FK och Gränsvingarna från Kemi. Förväntningarna var som vanligt högt ställda. Här skulle flygas mycket och högt. Det pratades många kvällstimmar i stugbyn om supervågen Ebon som skulle infinna sig nästa morgon. Vi vaknade många tidiga morgonar utan att se skymten av nämde Ebon. Nu är det nämligen så att hoppet är det sista som överger en sann segelflygare och varje dag var det alltid någon som tyckte sig vara den förste som skulle ta Ebon i "hornen" och svinga sig upp på syrgashöjd. Det blev en del starter varje dag och när veckan närmade sig slutet var vi uppe i 150 starter trots att bland andra Lasse Lööf "tog en kopp" dagarna i ända. Det var dom som tog tillfället i akt att provflyga Blanik, Pilatus och Motorfalke. Andra njöt av att flyga termik upp efter fjällsidorna över den färgspakande höstvegetationen. Det fanns dom som föredrog att ta på marschkängorna och ryggsäcken och knalla upp på fjället, hela tiden uppmärksamma på rörelserna nere på fältet. Det kunde trots allt hända att någon lyckades komma högt och då skulle det bli sprinterlopp utför fjället. Under fredagen fick vi en liten försmak på dom höga höjderna med ett par flygningar i närheten av guldhöjden. Den sista riktiga lägerdagen infann sig Ebon. Lasse fick kasta i sig sin "kopp" och dra ut Pilatusen till start. Han fick dock nöja sig med att komma i luften som trea. Ett säkert tecken på att det var Ebon som kommit på besök var att vägkungen Åke Svensson visade ovanligt stort intresse för Phoebusen. Lördagen resulterade i 65 starter innan mörkret satte stopp för ytterligare flygning. Av dessa var 24 st guldhöjder och en diamanthöjd. Gissa vem som fixade diamanthöjden? Svaret är inte oväntat Åke som i sin första start under lägret åkte upp på drygt 7000 m höjd över Hemavan klockan halv 7 på kvällen. Jag har slutat tro att det är tur som gör att han ständigt vinner höjdmomentet i RST. Om jag inte är helt felunderrättad var det Åkes 39:de diamanthöjd. Gränsvingarna som packade ihop och åkte hem på lördagmorgonen missade gulfesten. Killarna från Nyköping kunde dock packa in Pilatusen med ett par guldhöjder i bagaget. Detsamma gällde för Orsa kompani. I Östersundsläget såg man en och annan belåten min på lördagkväll. En snabb överslagsberäkning visade nämligen att Östersunds SFK toppade lagtävlingen i RST:s höjdmoment. Fem cm blöt nysnö och tätt snöfall mötte oss yrvakna segelflygare nästa morgon. Då återstod bara att lasta och åka hem. Snöfallet gjorde att flygbogseringen av Bergfalkarna fick uppskjutas till nästa helg. Veckan därpå återvände Ebon och så också Åke Svensson. Han tog kontakt med Tommy Nilsson som inte var svår att övertala och snart fanns de två på Hemavans flygfält. Tre flygningar senare var ordningen återställd. Det vill säga Älvsby FK toppade lagtävlingen före intet ont anande Östersunds SFK. Totalt flögs det 280 starter och 150 tim under lägret. Hemavanlägret förnekar sig inte. Det blir alltid trevlig samvaro, mycket flygning och sen har vi Ebon som lurar i "vassen" beredd att fixa guld- och diamanthöjder.

Att inte bli sist fast man egentligen borde blivit det

Självklart så drog molnen ihop sig och det blev ett ordentligt regnväder redan första dagen. Det handlar naturligtvis om Nordsvensk mästerskapen i segelflygning -83, som till att börja med såg ut att regna bort men som visade sig bli helt fantastiskt med två tretti mil banor på sex dagar. Det är klart att jag åkte ner för att vinna, jag hade ju allt. Ett bra flygplan, visserligen en Astir Jeans som jag aldrig lärt mig flyga ordentligt och med en koefficient på 0.82, ett bra lag, (som efter tävlingen hade kunnat ställa upp i och vinna vilken monteringstävling som helst), finalglidningskalkylator typ "BÄVER" (Hm) mm, mm.

Dag 1

Det höll faktiskt på att klarna upp, kanske skulle det bli tävling ändå. Medan jag gick och väntade funderade jag över fjolårets bedrifter. Det hade då också börjat med uppskjuten briefing, men slutat med utelandning bakom startlinjen efter vissa försök med att tömma blåsan, den man normalt tömmer innan man kliver ner i flygplanet.

Vi fick i alla fall en bana ROMME-LÄNGEN-REMBO-ROMME 105,5 km. Med tanke på mina tidigare erfarenheter så föredrog jag denna gång att inte försöka med några blåstömningsövningar utan i stället koncentrera mig på flygningen. Behovet var emellertid minst lika stort i år. Jag kom iväg ganska bra och snart hade jag vänt vid LÄNGEN. Självförtroendet började nu att växa och efter en ganska snabb men lite låg flygning var jag i REMBO med 800 m. Nu hade tuppkammen antagit en ganska avsevärd storlek, så inte tyckte jag att det fanns någon anledning att stanna i 1-1,5 m blåsor. Alltid stiger det någonstans. Något minne om HEDEMORASJUNKET fanns inte tillstymmelse till. Så bar det iväg, fort och ner. Landning i SÄTER knappt 15 km från mål, förbajat!

Dag 2

När jag funderade lite på mitt resultat så hade jag ju avsevärt förbättrat mig jämfört med fjolåret då jag inte ens hade klarat av att passera startlinjen. Det var kanske inte så dåligt ändå.

Vädret såg ut att bli riktigt riktigt bra. Molnbasen steg och molnen antog den där riktiga formen som gör att man kan förlåta vem som helst eller låna ut tusen spänn utan vidare. Men redan vid första start började en otäck skärm dra in, en sån där som på tio minuter släcker all termik och gör att man börjar undra om det var så klokt att utan att ens fråga efter namnet låna ut tusen spänn.

Nåja, det här bjöd ju på en utmärkt chans att vara både "listig och stark" stick så fort och så långt det går, vädret blir i alla fall inte bättre. Trodde jag när jag knappt en timme senare från ett fält 15 km ut på första benet kunde titta upp mot en klarblå himmel med ca fyra åttondelar cumulus och ett antal lustigt vinkande segelflygplan. Satan 80 poäng, det här började bli kärvt om jag skulle vinna?

Dag 3

Plötsligt 30 mil aväder. Ingen hade väl riktigt tänkt sig något sånt. Och det var inte bara segelflygchefens i Älvsby flygklubb huvud som försvann mellan axlarna när banan först blev NORA-HEBY-ROMME. Efter lite funderande fick vi i alla fall ROMME-SILJANSNÄS-SIMTUNA. Nu fanns det ingen anledning att försöka sig på några taktiska finter utan här var det bara att åka, inte för fort, inte för långt utan 30 mil. Jag vände vid SILJANSNÄS med i alla fall 1500 m och knatade så sakta förbi SALA utan problem. Men visst var det långt och visst var det länge sedan man såg hemmafältet. Och visst var det tur att tidigare nämnde segelflygchef i förbigående talade om var kyrkan låg. Nu bar det i alla fall av hemåt, för varje blåsa så ökade chansen att åka 30 mil.

Någonstans i trakten av AVESTA började de verkliga problemen, det visste jag inte när jag lämnade på 1200 m för att jag tyckte att 1,5 m var för dåligt. Det visade sig senare att den blåsan växte till och räddade både Ulf Johnsson och Lars Asplund i mål. Själv landade jag som vanligt i SÄTER och det enda glädjande var att Tommy Nilsson och Lasse Lööf fick stanna i REMBO och att jag efter lite mätande i alla fall hade fått distansen 30 mil. Det var faktiskt Ulf Johnssons förtjänst. Han var lite tveksam om han skulle kunna gå hem men sa att banan var drygt 30 mil, och påstod 317 km. Fint tyckte jag, då kan jag utan vidare landa på mitt gamla fält i SÄTER och ändå få ut distansen. När jag hade landat och kontrollerade deldistanterna visade det sig att det saknades två kilometer. Men käre tävlingsledare Bo Vikström om misstagen håller sig till att skriva en etta i stället för en sjuva så må du vara förlåten. Jag hade åkt 300 km, jag hade erövrat GULD C.

Dag 4.

Den här dagen fick vi en torrtermiksbana GAGNEF-SILVBERG-HEDEMORA-ROMME. Det här var roligt. Fint väder, hög molnbas, och även om tejpens lossnade (den gör det när man flyger fort) så var jag jättenöjd med en femteplats, och 860p. Jag hade ju åkt fortast med 62,98 km/h

Dag 5

Nu blir det 30 mil igen! Var det någon som sa. Jodå! NORA-HEBY-ROMME. Nu var det inget huvud som försvann vid briefing. I väg bar det och fort, med Kjell "Propell" Nordström i täten, och jag efter. LUDVIKA ett stort blåhål, satan, bäst att gå runt för att sen, efter det att jag hade upptäckt ett nytt blåhål i alla fall vara tvungen att glida igenom det första. Kjell han bara försvann rakt fram och nådde nästa moln med bara 400 m höjdförlust. Så var den draghjälpen slut. Nu var det mitt eget lopp. Nästan, Tommy Nilsson fick jag köra om minst fem gånger. Hur och när han körde om mig har jag ingen aning om. Han var i alla fall bakom mig när vi kom till AVESTA och man var tvungen att välja antingen vänster eller höger. Det såg säkrare ut att ta högersvängen över LÅNGSHYTTAN även om det var längre, så jag tog höger. Jag hade verkligen tänkt att gå i mål i dag. Vid LÅNGSHYTTAN hade jag hemgångshöjd men för att vara riktigt säker kurvade jag bort den under några som jag tyckte fina moln. Tommy Nilsson såg förmodligen att jag valde höger och då var det ju ett lätt val för honom att välja vänster. Han gick naturligtvis hem och jag landade som vanligt i SÄTER.

Jag var inte speciellt ledsen. Jag hade fått uppleva en fantastisk flygning, där jag aldrig hade behövt vara under tusen meter, och där det ibland bara var att hissa under molnen för att stiga en fyrahundra meter och sen fortsätta till nästa moln. Det var helt fantastiskt. En segelflygare från östra distriktet var så hänförd att han rätt ut i etern lät undslippa sig kommentaren - En sån här dag är det väl roligt att segelflyga. Minst femtio andra svarade i korus - Jaa! Konstigt, vid sämre väder brukar det bara bli ett tjut när flera sänder samtidigt?

Dag 6

Jag låg nu ohjälpligt sist. Det skilde minst 600 poäng till Birger Sundberg som låg näst sist. Det här såg inte bra ut. Vinna eller försvinna, det var ett lätt val, jag bestämde mig för att vinna.

Vädret såg fint ut, men ville inte komma igång riktigt. Standardklassen skulle åka 50 mil, men efter en stunds väntan fick de samma bana som klubbklassen. Vi skulle åka DALA-JÄRNA-ROMME-REMBO-ROMME 213,8 km. I startblåsan tittade jag noga på väderutvecklingen längs efter första benet, och kom fram till att nu var rätta stunden att starta. Ingen hade passerat startlinjen. Det här var väl inte rätta sättet att vinna på tänkte jag. Jag ska självklart starta sist och plocka de andra efter hand. Men nu gick tvehågsenheten bort. Jag hade bestämt mig, nu skulle det gå undan. Molngatan till DALA-JÄRNA låg precis nyasfalterad när jag kom tillbaks efter start linjepassagen, och undan gick det. Jag stannade faktiskt tre gånger på vägen upp till DALA-JÄRNA men då steg det med minst fem meter, jag måste skriva minst för att bägge variometrarna gick i botten. Av nån anledning låg jag heller inte i molnbasen när jag åkte in i de här blåsorna utan jag kunde verkligen utnyttja stiget. Det är en speciell känsla att stiga 200 m per varv.

DALA-JÄRNA var ett blåhål, och inte såg jag till den Bergfalke som Kjell Dahlsheim sa skulle ligga och kurva i sjunk för att locka ner Kjell "Propell". Jag vred ner ringen och gled ut, fotade, gled in under molngatan igen och satte full fart. Jag hade faktiskt ringen uppskruvad på 3,5 meter ett tag. ROMME blått igen. Jag tog mig upp ända till molnbasen och gled ut. Nu hörde jag Lasse Lööf, han hade startat efter mig och låg strax bakom. När jag gled in under ett moln, efter att ha fotat ROMME försökte jag lura kvar honom under ett moln medan jag själv for iväg, men kanske lurade jag mig själv lika mycket. Jag sa till honom att stanna under molnet jag hade lämnat för att jag trodde att det skulle ge minst tre meter stig. Det kunde jag konstatera när jag såg molnet från sidan, men det började ge fyra meter. Jag skulle ha stannat kvar.

REMBO utan problem, nu hade jag hemgångshöjd på "Bäverburken" om jag räknade bort säkerhetshöjden 200 m. Burken var ju konstruerad för Pilatus så det var väl inga problem. Jag började glida. Det här hade ju gått åt skogen tre gånger tidigare. Molngatan till vänster såg inbjudande ut, men jag hade händelsen när jag kurvade bort min hemgångshöjd i gott minne, jag fortsatte. SÄTER passerades precis på marginalen, men skulle det räcka? Jag fortsatte, det gick ju bra att landa bortom SÄTER, men hur såg det ut vid GUSTAFS? Var det inte en massa små staket? Nu sjönk det med 2,5 meter det här skulle inte gå! -Sjunker det så stiger det! Hedemorasjunket sträcker sig ända till ROMME. Nu rörde sig nålen upp, det skulle gå. -Kan jag få landa på stora banan? -T9 svar ja. Det skulle väl inte behövas?

Det räckte inte till någon tryckare, men väl över mållinjen. Sköönt, jag var hemma, sista dagen. Det hade inte gjorts något med en utelandning, flygplanet skulle i alla fall monteras ned.

Jag hade startat först i klubbklassen och var först i mål, var var Lasse, skulle han slå mig. Jag hade i alla fall åkt med 80,23 km/h, han var tvungen att åka med minst 75 km/h. Där kom han med en minut tillgodo, jag skulle bli dagstvåa. Men i alla fall. Visst var det skönt att slippa sitta och vänta på att bli upphämtad.

Birger Sundberg tyckte att det var oshysst, att klippa till med över 900 poäng när det var klart att sista platsen var säkrad.

Tyvärr kan jag inte vara med er nästa sommar, jag sitter troligtvis i Kairo och tittar på en klarblå himmel utan cumulus. Men grabbar jag kommer igen åttiofem om jag bara får tag på ett flygplan, och om inte så lär det ju finnas en K 8 i BORLÄNGE så försök inget.

Ake Carlsson
SEL 450

XX

Dratampens redaktion vill rikta ett varmt tack till den barnledige chefredaktören Bengt Hardell för hans stora insats vid Dratampens grundande och utgivning. Den resterande redaktionen skall försöka ge ut tidningen även i fortsättningen, om än inte i så elegant utförande. Vi önskar honom välkommen åter.

Redaktören

