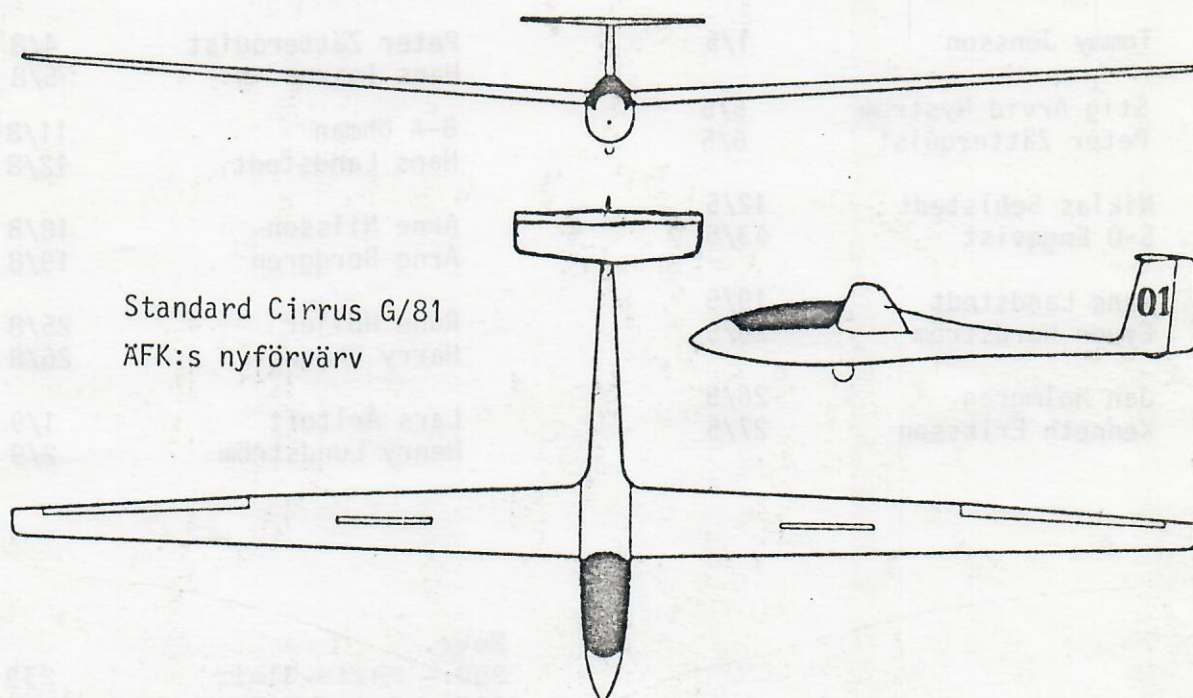


dratampen

Luft- och markorgan för
ÄLVSBY FLYGKLUBB

Nummer 4
April 1984
Årgång 3

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



Standard Cirrus G/81
ÄFK:s nyförvärv

I DETTA NUMMER BL.A:
SEGELFLYGCHEFEN HAR ORDET
SÄSONGSTARTEN
KONTROLLSTARTER 14-15 APRIL
UPPROP TILL FLYGDAGEN
EN SEGELFLYGLÄRARES BERÄTTELSE OM SU WELLEN
SAFETY CORNER
JOURLISTA FÖR FLYGLEDARE
ÅRETS MÅNDELSE

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, telefon 0920/85150 och informera om verksamheten.

Harry Öhman	20/4	Ake Andersson	31/5
Arne Berggren	21/4	Ture Andersson	2/6
B-A Öhman	22/4	Henry Lundström	3/6
Hans Isaxon	23/4	Thomas Hedberg	9/6
Ulf Jonsson	28/4	Ulf Jonsson	10/6
Sven Berggren	29/4	Peter Zätterquist	4/8
Tommy Jönsson	1/5	Hans Isaxon	5/8
Stig Arvid Nyström	5/5	B-A Öhman	11/8
Peter Zätterquist	6/5	Hans Landstedt	12/8
Niklas Sehlstedt	12/5	Arne Nilsson	18/8
S-O Engqvist	13/5	Arne Berggren	19/8
Hans Landstedt	19/5	Rune Höijer	25/8
Eyvon Nordström	20/5	Harry Öhman	26/8
Jan Holmgren	26/5	Lars Arltoft	1/9
Kenneth Eriksson	27/5	Henry Lundström	2/9

Supporterföreningen meddelar.

Följande supportrar har
hittills fått utdelning
på sina medlemskort 1984.

Jan.	
250:- Elisabet Nyberg	101
100:- Siv Nyberg	241
100:- Sixten Isaksson	68
50:- Gunnar Vikman	177
50:- Birgitta Bergvall	96
50:- K-H Lundqvist	121
50:- Jan Holmgren	292
50:- Egon Bolin	77
50:- K-G Nilsson	32

Febr.	
250:- Marie-Clair	239
100:- Britt Palmgren	171
100:- Erik Pettersson	55
50:- Eskil Dahlberg	142
50:- Georg Vallin	279
50:- Karl Notelid	5
50:- Urban Zolland	140
50:- Sune Forsman	94
50:- Sixten Isaksson	68

Mars	
250:- Alida Vikström	46
100:- Lennart Lund	143
100:- Boo Lundberg	69
50:- E. Nyström	1
50:- Agneta Gustavsson	144
50:- Bill Wiberg	256
50:- Viktor Bergqvist	245
50:- Bo Lundberg	53
50:- Kristina Bergman	86

SEGELFLYGCHEFEN HAR ORDET

Inför en ny flygsäsong

Efter en lång vinter är det nu äntligen dags att börja röra på sig. Vinterns torrflygningar över kaffetermosen i bygglokalen skall nu förverkligas.

Men NÄR, VAR OCH HUR kommer säsongen att starta upp?

SÄSONGSTARTEN kommer att äga rum under påsken, dvs start långfredag den 20 april på Hedenbasen.

Men, det finns ett litet trubbel med att starta under påsken. Alla segelflyglärare är bortresta den helgen. Som bekant säger bestämmelserna att den som har mindre än 75 timmar segelflygtid måste göra en eller flera inflygningsstarter med segelflyglärare i baksits innan EK-flygningen efter ett vinteruppehåll.

Detta kommer vi att lösa på följande sätt. Lördagen den 14 april och söndagen den 15 april kommer vi att ställa upp med segelflyglärare och Bergfalkar för alla som vill göra sina inflygningsstarter före påsk.

Även den som har mer än 75 timmar och känner sig spakrostig är välkommen ut den helgen. Detta innebär att Bergfalkarna är tillgängliga för AFT under påsken för alla som inte är influgna på våra ensitsare. Det är värt att påpeka det lämpliga i att man vid säsongstarten flyger en typ som man är väl influgen på. På tal om våra ensitsare kan jag meddela att vår nya Cirrus 81G är hämtad från Jugoslavien och står uppmonterad i bygglokalen i Boden. För att återgå till det där med flygandet i början på säsongen. Märker du att flygningen inte går bra, du kanske inte hänger kvar i termiken, landningen är osäker eller du har andra problem, skall du vända dig till våra utbildade Steg-2 tränare.

Tränarna är utbildade för att hjälpa till med att finslipa din flygning. De som är utbildade till tränare är:

Tommy Nilsson

Bo Vikström

Under utbildning och klar till sommaren är Bo Nyström.

Till sist några flygsäkerhetsfrågor.

- Håll reda på ditt läge när du flyger
- Ha alltid karta med inritade avståndsringar
- Flyg inte längre bort än att du kan komma tillbaka till fältet på god höjd, minst 300 m (Om det inte är fråga om sträckflygning)
- Skulle du komma så lågt att höjden inte säkert räcker till för att flyga hem till fältet ska du välja ett fält för eventuell utelandning. Förök hitta ett så stort fält som möjligt med goda inflygningsförhållanden. Fortsätt leta termik i närheten. Får du inte tillräckligt med höjd för hemflygning så genomför du en normal landning på utelandningsfältet.

Jag vill med dessa rader hälsa segelflygarna i Älvsby FK välkomna till en ny spännande säsong och redan nu påminna er om att Hemavan lägret blir vecka 38. Reservera semester redan nu.

Lars-Erik Lööf
Segelflygchef

MOTORSEKTIONEN MEDDELAR

Bränsleskatt är en Djävla skit
och nu har vi den ända upp hit.

Som de flesta motorflygarna har hört så åker vi på beskattning
av flygbensinen.

Vad innebär då denna skatt och vad är avdragsgillt ?

Enligt informationsbrev från RSV 1984-03-12 beskattas all privat-
flygning.

Undantag från skatt medges där tillstånd krävs från luftfartsverket
t ex bogsering av segelflygplan, jordbruksflyg, frivilliga flygkåren,
trafikövervakning, räddningstjänst, skogsbrandflyg, hängflyg och skol-
ning. Vad beträffar skolflyg krävs att flyglärare eller flyginstruk-
tör bär fulla ansvaret enligt fastställd utbildningsplan för den
aktuella flygningen för att avdragsrätt skall gälla.
Tjänsteresa av arbetsgivaren beordrad och bekostad, som den anställda
utför med eget eller hyrt flygplan medför avdragsrätt.

Vad kostar då skatten ? Jo, 1:77/liter x c:a 33 liter = 58:40 kr/tim.

Styrelsen har beslutat att vi höjer flygpriset med 20:-/tim på alla
flygning "exklusive bogsering" för att täcka skatten på privatflyg
med andra ord kostar det fr o m 1984-01-01 260:-/tim.

ÄFK har utarbetat nya lokala föreskrifter som kommer att finnas i
varje motorflygplan samt anslås i klubblokalen. Varje pilot är
skyldig att taga del av de lokala föreskrifterna.

Den enda positiva nyheten är ett rykte om att LFV kommer att god-
känna bilbensin för klubbarna vilket kan (enligt ryktet) bli verk-
lighet redan i vår.

Angående säsongens bogsering kommer Tomas Lindgren tel 0921/735 37
att upprätta bogserlista.

Om du redan nu kan bestämma dig när du kan ställa upp så kontakta
Tomas.

Tommy Nilsson
Motorflygchef



UPPROP!

Flygdag den 17 juni 1984

Piteå och Älvsby flygklubbar gör en gemensam satsning på en proffsig upplagd flygdag på Långnäsområdet i Piteå söndagen den 17 juni 1984.

För att genomföra detta krävs en massa armar och ben. Dom finns i respektive klubb.

Eftersom jag, i sann demokratisk och parlamentarisk anda, blivit kommenderad till att försöka hålla ihop hela arrangemanget vill jag att Du reserverar lördagen den 16 samt söndagen den 17 juni för deltagande.

Vi är ett 10-tal manningar som redan lagt ner ett antal dagar och det gäller att ALLA ställer upp.

Vi har tänkt oss att flygdagen skall ge klubbarna ett hyfsat tillskott i kassorna, och det har även Du nytta av.

Ställ upp mangrant dessa två dagar, annars.....

Vi kommer att sprida mer information om flygdagen under våren, kanske främst genom mun- mot munmetoden, så jag förväntar mig att varhelst två flygare, eller fler, möts är diskussionsämnet FLYGDAGEN I PITEÅ.

Vi ska gemensamt se till att det finns anledning att länge tala om den enormt lyckade FLYGDAGEN I PITEÅ 1984.

Väl mött i Piteå den 16 och 17 juni 1984.

Med flygarhälsning

Sir Herbert

General le jour de l Aviation



SU Wellen

- Jag går på lokal ibland. Två gånger i veckan eller så.
- För att träffa tjejen min, SU Wellen.
- Okey, det är möjligt att det finns fräschare brudar än hon. Men inte där. Inte på den lokalen. Och så är hon ju min. Min egen SU Wellen. Och förresten, tar man hennes cirka tiotusen lyckliga nedkomster i beaktande, så är hon rätt fin ändå.
- Jomenvisst alltså, det är klart att hon har spruckit lite i botten och så. Men tänk själv, tiotusen gånger! Hur många gånger har din tjej gjort det?
- Jaha du. Då så. Då skall du inte komma här och snacka om sprickor då inte. Jag skall säga att vi har haft många fina stunder tillsammans, SU Wellen och jag. Vilka tryckare. Och ibland har vi varit i sjunde himlen. Nästan i alla fall.
- Jamen det var d, ett evigt tjatande om ålder. Född -57 vet jag. Fan hon är ju inte trettio ens. Jädrans tjat om ålder.
- Vad då tystlåten? Hör du, för det första: Om någon snodde dina löständer så skulle nog du också bli rätt tystlåten. För det andra: Fruntimmer som håller truten är lika värdefulla som dom är sällsynta. Så det så. För det tredje: Det vet man väl för fan om det är upp eller ner när man är tillsammans med tjejer. Upp så klart och förresten, det är ju era kärringar som har lagt beslag på SU Wellens gaddar. Då är det ju lätt att räkna ut varför dom inte kan hålla klaffen. Eller hur?
- Och du, en annan sak, ni snackar ju i radio om vad ni gör med brudarna! Är ni inte riktigt kloka? Jag menar det vet ju varenda människa vad som är på gång när man drar iväg med en brud. Inte behöver man väl skryta om det i radio dessutom. Skärpning va. SU Wellen och jag, vi talar om var vi finns om någon vill ha tag i oss. Men vad vi gör, det är vår ensak. Så är det.
- Jo, hon är lite jobbig ibland SU Wellen. Men det är mest vintertid som hon grinar till sig om vi inte ses. Det är därför jag går två gånger i veckan. Oss två emellan, hon ser för eländig ut i botten. Men du vet, jag tror att hon aldrig någonsin nekat någon. Det måste ju sätta sina spår va? Så nu skall vi ge henne Main Overhaule (män över håll). Det blir en rejäl ansiktslyftning. Fast i andra ändan så att säga.
- Jo jag hörde det hör du, att det kommer hit en ny brud till våren. Jugoslaviska va?
- Dyrt ja, akta dig gosse, dom där unga brudarna vet att ta betalt för sina tjänster. Och förresten, jag vet inte om jag är så där hemskt förtjust i utlänningar heller.
- SU Wellen! Hon är väl för höge farao ingen utlänning heller. Hon är lika svensk som vår egen drottning. Så börjar inte tugga nu igen.
- Du, jag måste berätta en sak apropå fruntimmer och pengar. När SU Wellen lär upp ungdomen som inte har någon erfarenhet, då passar hon på och tar betalt för sina tjänster. Men när hon och jag gör det då betalar hon för sig. Det är det som är fördelen med halvgamla brudar. Varje gång dom är med en rutinerad pilot vet dom att det kan vara sista gången.
- Det är nästan som att prostituera sig. Men jag håller med om att DET ÄR SKÖNT ATT FLYGA. Morsning.

jäi ar älvsbybo

ÅRSREDOVISNING FÖR ÄLVSBY FLYG-
KLUBB FÖR RÄKENSKAPSÅRET 1983

RESULTATRÄKNING FÖR PERIODEN
1983-01-01--12-31

INTÄKTER

Skogsbrandflyg	34 860:75
FFK	2 187:00
Motorflyg	34 713:85
Segelflyg	125 813:20
Medlemsavgifter	10 065:00
Gåvor, bidrag o park.	4 569:00
Flygplan TOH	44 599:00
Kostnader Motor	26 106:25
	282 914:05

KOSTNADER

El ström	796:00
Räntor	6 341:32
Administration	172:00
Telefon	2 521:50
Porto	1 219:25
Kostnader Motorflyg	126 307:05
Kostnader Segelflyg	47 424:00
Avskrivning Flygradio	499:00
Avskr. Flygplan TSZ	6 200:00
Avskr. Flygplan GYE	22 501:00
Medlemskonton	200:94
Årets vinst	68 731:99
	282 914:05

BALANSRÄKNING PER 1983-12-31

TILLGÅNGAR

Kassa	1 294:82
Postgiro	3 328:86
Bankgiro	96:02
Checkräkning	6 528:85
Bank	82 118:66
Bank	1 783:43
Bank	3 264:32
Flygradio	1:00
Flygplan TLS	1:00
Flygplan SUW	1:00
Flygplan TSZ	24 800:00
Flygplan GCE	21 945:00
Flygplan TXT	1:00
Flygplan Cirrus Handp.	23 091:25
Flygplansvagnar	1:00
Flygplan GYE	100 000:00
Medlemskonton	5 700:35
	273 956:56

SKULDER OCH EGET KAPITAL

Medlemskonton	16 077:20
Banklån GYE	59 500:00
Medlemslån TSZ	14 400:00
Motorkonton	40 255:75
Eget kapital	
Ingående	74 991:62
Årets vinst	68 731:99
	143 723:61
	273 956:56

Bo Nyström

Henry Hällgren

KOMMENTARER TILL ÅRSREDOVISNINGEN M.M.

1. Bokförda värden för klubbens flygplan, radioutrustning och vagnar understiger väsentligt de verkliga värdena, dvs en så kallad dold reserv finns i dessa tillgångar.

2. Klubbens likviditet, dvs dess 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 m m innan flygsäsongen börjar och inkomster börjar flyta in.

3. I bankbehållning 82 118 kronor ligger försäkringsersättning för flygplanet TOH.

forts.

forts.

4. Av intäkterna på segelflyg 125 813 kronor utgör cirka 60 000 kronor bogseringsintäkter.

5. I kommentaren till 1982 års redovisning påpekades att kostnaderna för telefon och elström borde kunna pressas ner. Så har också skett vilket är positivt.

Telefonkostnaden 1983 är således cirka 850 kronor lägre än 1982 medan kostnaden för elström har sjunkit med cirka 4 000 kronor.

6. Årets bokslut visar en vinst på 68 731 kronor. Vinsten har huvudsakligen uppkommit p g a extraordinära intäkter för havererade flygplan. I beloppet 68 731 kronor ligger nämligen vinst vid avyttring av delar m m från EZZ samt bokföringsmässig vinst p g a försäkringsersättning för TOH med 44 599 kronor. "Vinsten" har alltså inte uppkommit genom för höga flygpriser.

7. Även om klubbens ekonomi just nu är relativt hygglig ser jag dock vissa orosmoln vid horisonten.

Helt klart är att klubben om några år står inför nyinvesteringar på flygplanssidan (SUW:en kan ju inte gå hur länge som helst och även motorflygplanen kommer att kräva investeringar, i vart fall i form av motorbyten). Vi måste alltså redan nu börja samla i ladorna för att vara beredda den dag vi står inför nyinvesteringarna. Detta är givetvis huvudstyrelsen medveten om och en ekonomisk plan på längre sikt kommer att utarbetas.

Ajatällan



RESULTAT AV ARSMÖTET

Huvudstyrelse

Ordförande	Brage Nordström
Sekreterare	Krister Ahlin
Kassör	Stefan Lustig
Övriga	Henry Hällgren (segel)
	Lars-Erik Lööf -"
	Ove Berggren (motor)
	Tommy Nilsson -"
Suppleanter	Bo Vikström (segel)
	Mats Hedström (motor)

STYRELSE MOTORFLYGSEKTIONEN

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

STYRELSE SEGELFLYGSEKTIONEN

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

ÖVRIGA FUNKTIONÄRER

Skolchef	Sven-Olov Engqvist
Materiel- förvaltare	Tomas Hedberg
Flygplatschef	Kjell Nilsson
Klubbregistrator	Bo Vikström
Revisorer	Krister Forsmark
	Herbert Öhman
Suppleant	Ake Andersson

KLUBBREGISTRATORNS SPALT

Ännu en flygsäsong ligger framför våra pedaler och vi får spänna vingarna och sikta på nya goda prestationer både på topp och bredd.

Säsongen 1983 var en bra säsong med DM-seger, RST-seger m.m. Men jag tror att vi har kapacitet att nå ännu bättre resultat.

Med hjälp av bl a vår nya Cirrus bör vi äntligen lyckas vinna div 3 i segelflygs- allsvenskan. Om alla, nybörjare som gamla rävar, tar för vana att flyga med laddad barograf redan på våren kommer vi med stor sannolikhet att ha en bra grundöppning i höjdmomentet.

När vi kommer till Hemavan får vi slutputsas poängen och se till att "Ållebergspokalen" stannar hos ÄFK.

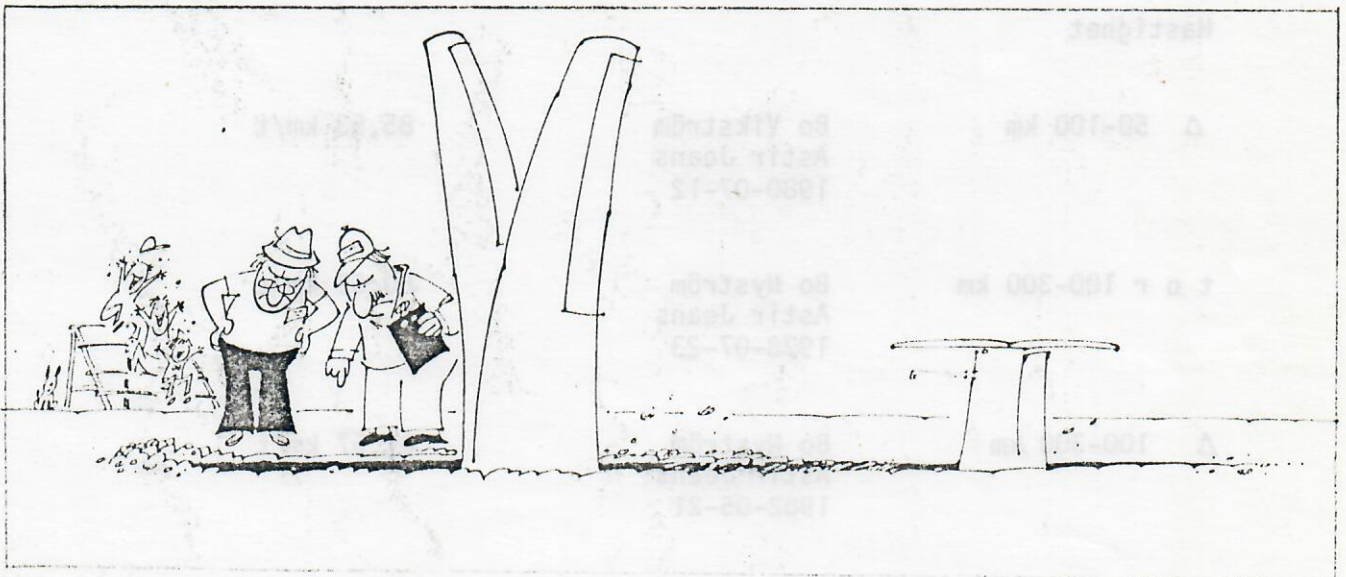
En nyhet för året i RST är att hastighetsflygning i klass 2 förändrats.

Med flygplan som har koefficient bättre än 1,15 får man inte räkna hastighets- poäng på 5-mila banor.

För vår del betyder det att hastighetspoäng på 5-mila banor får räknas med Bergfalkar och Pilatus.

En annan nyhet, som kommit till av säkerhetsskäl, är att mållinjepassage under 150 m innebär att hastighetsresultatet underkänns. Det bör dock påpekas att det är tillåtet att landa "rakt in" om man inte har tillräcklig höjd för att passera på 150 m, men väl för att nå fram till fältet.

Lämpliga standardbanor finns på bilaga till tidningen.



Den här synen vill vi inte se i sommar.

P.S För att deltaga i RST krävs att man har giltig sportlicens. Det är en ny utformning av sportlicensen i år. Vi slipper skicka in foto vid första ansökan om licens. Alla med den gamla modellen får den nya inplastade varianten vid förnyandet.

Blankett för ansökan och förnyelse bifogas denna tidning.

OBS! Om ni vill ha gällande sportlicens till säsongstarten skicka den omedelbart efter att du fyllt i den till:

Lars-Erik Lööf
Sunderbyv. 40
950 17 S Sunderbyn

eller

Bo Vikström
Furumov. 17
951 43 Luleå

GÄLLANDE KLUBBREKORD FÖR ÄLVSBY FK

För att sätta upp några riktmärken för den stundande sommarens fantomflygningar har jag rotat lite i klubbens historia. Jag lämnar ingen garanti för att rekorden är med sanningen överensstämmande. Om det finns någon som sitter inne med information om prestationer gjorda på 70-talet kan ni meddela mig. Klubbrekorden skall för att godkännas vara satta av klubbmedlem med Högheden eller Heden som utgångspunkt.

Höjdvinst	Kjell Nordström Pilatus B4 1982-06-28	3700 m
Distans	Kjell Nordström Pilatus B4 1980-07-12	475,0 km
Hastighet		
Δ 50-100 km	Bo Vikström Astir Jeans 1980-07-12	85,53 km/t
t o r 100-300 km	Bo Nyström Astir Jeans 1978-07-23	60,59 km/t
Δ 100-300 km	Bo Nyström Astir Jeans 1982-05-21	81,57 km/t
t o r 300-500 km	Pentti Tyrväinen Pilatus B4 1983-07-17	60,76 km/t



RAPPORT FRÅN SUPPETERFÖRENINGEN

På årsmötet för supporterföreningen valdes endast ordförande och två ledamöter (Anna Lundström och Bo Nyström) vilket kanske förvånade någon med anledning av att styrelsen tidigare har bestått av sju (!!!) personer.

Nu har vi tänkt till och funnit att sju personer är fyra för mycket. Det har varit svårt att dra samman alla, vilket inneburit att det blivit tungjobbat. Nåväl, styrelsen består nu av undertecknad samt ovan nämnda personer.

Vår tanke är att bilda kommittéer för t ex kiosken, parkeringen plus någon mer. Vi hoppas att Du som får erbjudandet att delta i någon kommitté antar detta och ställer upp. Det är vår förhoppning att så många som möjligt engageras i "supporterjobbet" för att dra in pengar. Det är glädjande att värvandet (läs försäljning av lotter) av medlemmar gått bra i år. Nu är det bara att hoppas att redovisningen går lika enkelt och smärtfritt!

För supporterföreningen

Kjell Nilsson

PÅ FÖREKOMMEN ANLEDNING

En liten påminnelse till alla vi som under säsongen utnyttjar vår fina klubbstuga och köket i den.

Norrbottens Flygsportförbund skulle hålla årsmöte den 12 februari och vi hade valt klubbstugan på Högheden till lokal.

När vi kom dit låste vi upp och klev in. Vi möttes av en mindre angenäm odör. Vi lokaliserade källan till köket, närmare bestämt kylskåpet. Efter att ha utrustat oss med handskar och en stor plastsäck vågade vi öppna dörren till kylskåpet. Innehållet hoppade ut på egen hand och vi lyckades lura in det i säcken. Efter att ha skurat kylskåpet och vädrat kunde vi ta emot deltagarna och avnjuta vår smörgåstårter efter mötet. I framtiden ser vi till att plocka ut vår mat från kylan innan den ger sig av på egen hand, eller hur?

BoVi

Om någon undrar hur styrelsen i NFSF ser ut efter årsmötet kommer namnen här:

Ordf Bo Vikström
Karl-Axel Dahlberg
Katrín Holmgren
Åke Andersson
Magnus Olsson

DM 1983 i Ö-VIK VECKA 27

Årets DM i segelflyg kommer att äga rum i Mellansel utanför Örnsköldsvik under vecka 27 med start söndag 1 juli. De som är intresserade av att delta skall anmäla sig till Lasse Löf på tel 0920-413 68 före den 31 maj 1984. Rankningslistan nedan avgör i förekommande fall turordning vid val av klubbägt flygplan.

1	Pentti Tyrväinen	21 757 p
2	Bo Vikström	18 859 p
3	Kjell Nordström	17 666 p
4	Tommy Nilsson	15 935 p
5	Carl Olsson	15 683 p
6	Ulf Johnsson	15 647 p
7	Lars Erik Lööf	15 580 p
8	Bo Nyström	13 423 p
9	Dag Sollén	7 763 p
10	Harry Öhman	5 765 p



ÅRETS HÄNDELSE

Årets händelse!! gick av stapeln den 25 februari på Hotell Sparta i Älvsbyn. Det började med ett årsmöte för supporterföreningen, som snabbt klubbades igenom med van hand av mötesordföranden Bo Vikström. Efter en kort paus öppnades det "riktiga" årsmötet av vår eminente ordförande Kjell "Propell" Nordström. Han fortsatte att svinga klubban mötet igenom. I den årliga prisutdelningen uppmärksammades Dag Sollén för sina goda gärningar och tilldelades Nils-Henrik Öhmans Minnesfonds pokal och en check på 400 kr.

Åke Svensson fick pris för bästa höjdvinst i våg. Tommy Nilsson, Åke Svensson och Ulf Johnsson fick pris för bästa höjdvinst för tremannalag. Supporterföreningens pris i Klubbtävlan RST erövrades i år av Tommy Nilsson i Klass 1, som för andra året i rad flög hem den fina statyetten. Dag Sollén flög hem segern och statyetten i Klass 2. För första gången fanns det deltagare med i Elitklassen. Tyvärr finns ej något pris uppsatt, men när någon utför en prestation att ta sig dit måste det ju naturligtvis uppmärksammas. Det var vår ordförande KP, som i stenhård konkurrens flög hem segern i denna klass, och prisades med en "tennstänka". Så var det dags för avtackanden och Kjell Nordström sade många fina ord till vår kämpe (inte minst ekonomiskt!) Bo Nyström, som slutar som kassör. Bosse fick förutom ord även mottaga en blomsterbukett. Efter väl förättat värv blev även Kjell Propell avtackad med blommor och tal av sekreteraren Krister Åhlin. Därefter ansåg ordföranden att vår nye ordförande, hans broder Brage, skulle fatta klubban och avsluta mötet, vilket han gjorde efter att ha tackat för förtroendet.

På festen som sedan följde var Hans-Olof Wik med fru heders-gäster. Det gladdde oss alla att se Hans-Olov på benen igen och vi välkomnar honom tillbaka i verksamheten. Efter att ha avnjutit en god middag, motionerades det i sedvanlig ordning även mellan dansgolvet och 102:an! Framemot småtimmarna skildes vi efter en av årets trevligaste kvällar.

Kjell Nilsson
observatör

MANUAL TILL FINALGLIDNINGSRÄKNESTICKA

Räknestickans kurvor är uppbyggd med samma matematik som "Bäverburkens". Meningen är att den skall användas på samma sätt som burken.

Stickan har tre st. grundskalor.

1. Höjdskala
 2. Avståndsskala
 3. Hastighetsskala
- Därtill finns skalor för:
4. Med och Motvind
 5. Kurva för bästa glidtal i motvind
 6. Tabell som visar hur man optimerar termiken

Enligt stickans beräkningar skall man ha en höjd av 200 m när man nått fram till målet

Beräkningsgång

Ex.1 Höjd 1900 m
Avstånd 53 km
Vind 0 km/t

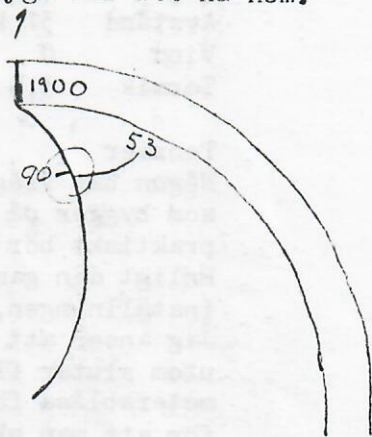
Fråga: Hur fort kan jag flyga för att nå hem?

Ställ in höjden och vinden mot kanten som är markerad med en 1:a

Leta reda på siffran 53 och följ den kurvan till hastighetsskalan.

Där kurvan korsar hastighetsskalan (inringat) är den hastighet du kan flyga.

Svar på exemplet: Drygt 90 km/t
Ställ in Mc Creadyringen 90 mot 0:an på variometern och flyg på Mc värdena.



Ex.2 Höjd 1900 m
Avstånd 40 km
Motvind 20 km/t

Fråga a Hur fort får jag flyga för att nå hem?
Fråga b Vad är hastigheten för bästa glidtal?

Ställ in höjd och motvind mot kanten som markerats med en 1:a

leta reda på siffran 40 och följ kurvan till hastighetsskalan.

Den motvindskurva som korsar punkten markerad a är den tillåtna hastigheten

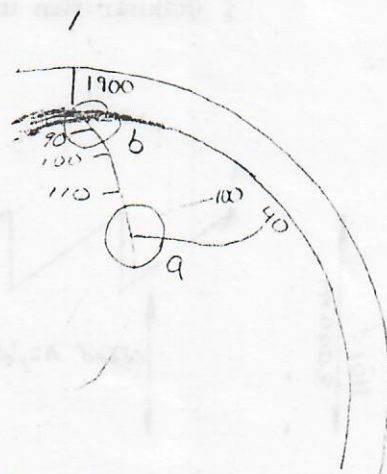
Idetta fall kurvan markerad 100

Den svarta kurvan som täcker hastighetsskalan visar bästa glidtalet i motvind.

Idetta fall c:a 88 km/t (inringat b)

Svar a flyghastighet 100 km/t

Svar b 88 km /t



Optimering av termik

Om jag i min väg mot målet kommer in i en termikblåsa, skall den utnyttjas så att tidsvinsten blir maximal. Detta innebär att jag inte får stiga för högt. Tid förloras efter en viss höjd, beroende av blåsans stighastighet. Tabellen stighastighet/ hastighet är en maximal högsta hastighet, man kan utan större tidsförlust stiga till en höjd som ger en hastighet 5 km/t lägre fart, speciellt om termiken inte är så kraftig.

Ex. Optimering av termik.

Enligt en tidigare uträkning skall min färdhastighet vara 90 km/t. 23 km från mål kommer jag in i en termikblåsa som ger 3 m stig. Min höjd är 930 m enligt stickan. Tabellen säger att jag skall flyga 140-145 km/t. För att kunna flyga iden hastigheten måste jag stiga till en höjd av 1330 resp. 1390 m. Är flygplanet påverkat av vind sker omställningen mot vindkurvorna.

Ytterligare övningsexempel

Höjd 1100 m
Avstånd 19 km
Medvind 20 km/t

Svar: hastighet 150 km/t

Höjd 1600 m
Avstånd 34 km
Motvind 30 km/t

Svar: Jag når inte fram. Bästa glid-
tal fås vid 92 km/t

Höjd 1400 m
Avstånd 21 km
Motvind 40 km/t

Svar: Hastighet 100 km/t. Bästa glid-
tal 93 km/t

Höjd 1400 m
Avstånd 31 km
Vind 0
Termik 3,5 m/s

Svar: Stig till max höjd 1910 m och
flyg i 152 km/t hastighet.
du kan avbryta något tidigare
och flyga något långsammare.

Teorier

Någon har frågat mig vad man vinner med denna sticka jämfört med stickor som bygger på gamla teorier. Det teoretiska svaret är ingenting men rent praktiskt bör det spara nerverna.

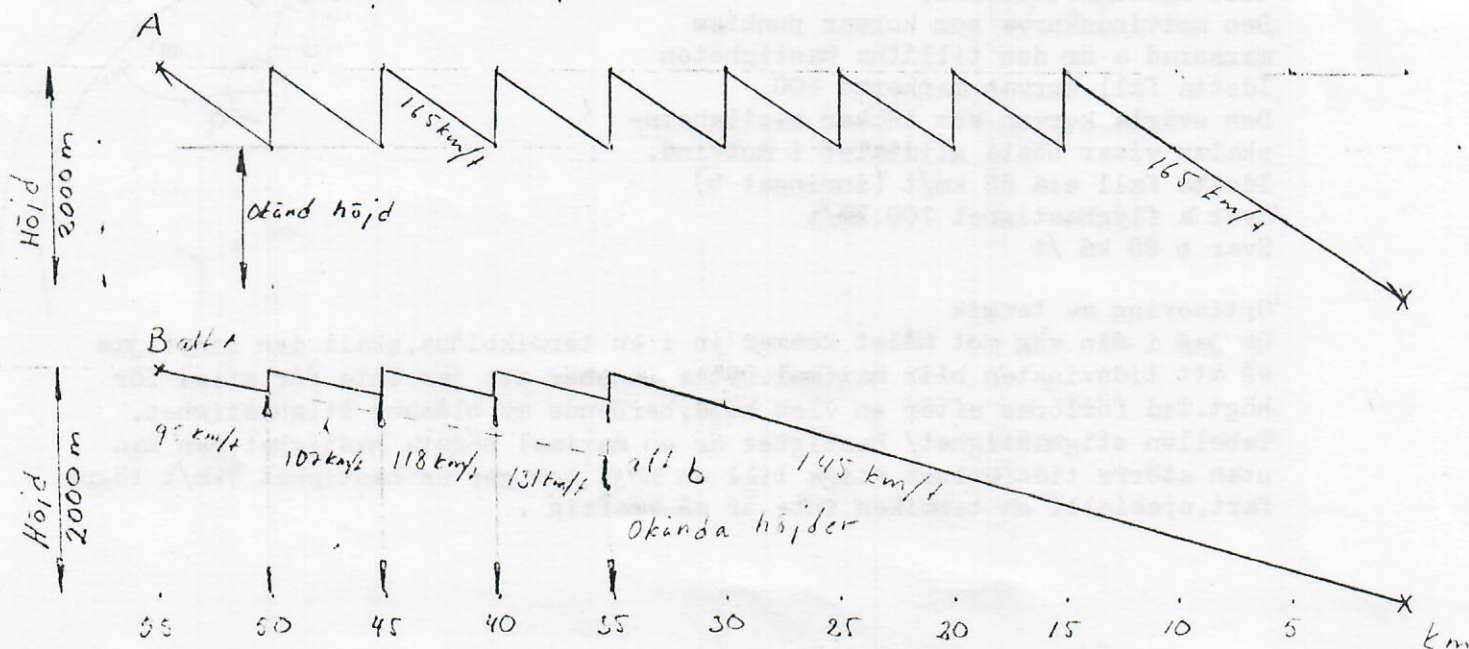
Enligt den gamla teorin skall man lämna alla blåsor som är mindre än ringinställningen, dessutom skall man flyga fort mellan blåsorna och stiga mycket. Jag anser att de flesta tidskrävande felen görs när man kurvar upp sig. Dessutom slutar flygningen ofta med utelandning eller att man får kurva i en halvmetersblåsa för att klara sig hem. Det behövs endast en liten felbedömning för att man skall få "ta skeden i vacker hand". Har man i övrigt gjort en bra flygning så är sådana dagar garanterat förstörda.

Ord är ibland otillräckliga för att göra teoretiska jämförelser, då har man som tur är grafiska framställningar som kan belysa problemet bättre.

Flygplan A flyger efter gamla teorier och B efter stickan.

Det finns ingen verklighet som liknar denna men det är lika för båda.

Räknar man ut sträckan i tid blir den exakt lika.



forts.

Jag har tyvärr lånat ut mina kurvor för Pilatusen men A:s hastighet uppskattar jag till 160 - 170 km/t mellan blåsorna om stiget är 3 m och luftens stighastighet är +/- 0 m/s däremellan.

Eftersom stigområdet är teoretiskt kan jag sätta det till 0 m. Mellan blåsorna finns varken stig eller sjunk annat än flygplanets egensjunk, därav de raka och fina linjerna i figurerna.

Verkligheten är en annan sak. Flyg långsamt i stigområden och fortare än inställt värde i sjunk områden. Medge att en sådan kurva blir svårare att förstå när det gäller teorier, eller det blir en annan teori vad det gäller flygning i stig och sjunkområden.

Som konstruktör av räknestickan måste jag sätta in ett stort O B S. Det finns ingen beräkning som ersätter ett gott omdöme och sunt förnuft. Under en flygning är man utsatt för så många okända faktorer, att det är omöjligt att göra en exakt beräkning. Stickan är tänkt som hjälp i bedömningen. Vidare att man tidigt skall upptäcka eventuella felbedömningar, så att man kan korrigera dessa innan man "satt sig på pottan".

Slutligen vill jag påpeka att det kan finnas flera tekniker för att använda stickan förutom det jag visat. Åke Karlsson använde "burken" på ett originellt sätt och jag ser fram emot hur han kan tänkas använda stickan.

HARRY ÖHMAN



FÖLJANDE FLYGPRISER GÄLLER SEGELFLYGSÄSONGEN 1984.

Paketpris	250:-	
Stort paketpris	1500:-	(gäller all segelflygtid)
Segelflygtid vid paket	42:-/tim	utan paket 99:-/tim
SUW	--"-- 30:-/tim	--"-- 90:-/tim
Bogsering	50:- till 500 m	+ 7:50/100 m





SAFETY CORNER

Nu står vi inför en ny segelflygsäsong med siktet inställt på kommande stordåd under vackra cumulus..

Har vi lärt oss något från tidigare år? Till exempel att aldrig lämna flygplanen dåligt förankrade. Vi förlorade vår Pirat 1981 och året efter tappade vi K8:an på grund av att vi inte gjorde oss besväret att kontrollera förankringarna.

Speciellt i början av säsongen kan man påräkna snabba vindändringar i samband med regnskuror och snöbyar. Aprilväder brukar det kallas. Samma riskabla väderomslag brukar också inträffa åtminstone någon gång varje sommar i samband med åskfronter, men då har man alltid en förvarning i form av en mörk molnvägg.

Så långt markskador, men vad kan vi vänta oss i luften så här i början av säsongen? Naturligtvis har vädret här också stor betydelse, speciellt när man är i dålig flygtrim. Är du osäker på dig själv i en svår väder/vindsituation så överväg om och hur du skall flyga. Tag hjälp av lärare eller steg 2-tränare.

Tag till marginaler både vad gäller höjd och avstånd från fältet och vad gäller landningsförfarandet. 300 m i nedflygningssektorn skall hållas och känn dig inte pressad att landa i banänden. Kanske är det idé att flytta in landningsmärket ett par hundra meter.

Alla, oavsett rutin, är mer eller mindre ringrostiga i början av säsongen och det märks både på roderbehandlingen och bedömningen vid landning. Allt som då kan störa flygningen är försvarande och vi måste hjälpas åt att visa hänsyn och respektera svarigheterna. Ge utrymme och tid åt dem som är på väg att landa, stressa inte genom att låta andra flygplan stå hindrande på eller i närheten av banan. Håll uppsikt på väderförändringar, vindsituationer som är svåra, eller regn och snöbyar som sätter ned sikten. Det gäller både dig själv som pilot och flygledaren. Det är tyvärr alltför sällan man säger ifrån och ställer in flygning i besvärliga förhållanden.

Räkna inflygningar och kontrollstarter som en förmån och nyttig lektion, och inte som onödig byråkrati.

Kjell Propell

Triangelbana 50 - 99 km

Bana 1.1

Heden	
Gäddträskets v.spets	19,2 km
Brännberget TV-mast	16,3 km
Heden	19,3 km
Total distans	54,8 km

Bana 1.2

Högheden	
Brännberg jvg-väg-kors	17,5
Öv. Tväråsel 4-väggkors	17,5
Högheden	17,5
Tot. dist.	52,5 km

Bana 1.3

Högheden	
Teugerträsk jvg-bank	16,2
Fällforsen	16,8
Högheden	19,2
tot. dist.	52,2 km

Tur och retur 50 - 99 km

Bana 2.1

Heden	
Högheden gamla klubbst.	29,0
Heden	29,0
tot. dist.	58,0 km

Triangelbana 100 - 299 km

Bana 3.1

Heden	
Vidsel vägbro	43,0
Högheden gamla klubbst.	31,5
Heden	29,0
tot. dist.	103,5 km

Bana 3.2

Högheden	
Brännberg (svanmyran)	20,5
Vidsel vägbro	32,8
Granträskets n-spets	36,2
Högheden	11,5
tot. dist.	101,0 km

Bana 3.3

Högheden	
Brännberg (svanmyran)	20,5
Lillbergsträsk	35,8
Granträskets n-spets	35,2
Högheden	11,5
tot. dist.	103,0 km

Tur och retur 100 - 299 km

Bana 4.1

Högheden	
Nästräsk	55,0
Högheden	55,0
tot. dist.	110,0 km

Tur och retur 300 - 499 km

Bana 5.1

Högheden	
Botsmark	159,0
Högheden	159,0
tot. dist.	318,0 km

Bana 5.2

Heden	
Burträsk kyrka	152,0
Heden	152,0
tot. dist.	304,0 km

EFTERLYSNING!

KÄNNER NÅGON TILL VAR KASSETTDELAR FÖR RADIOMONTAGE HAR LAGTS I SAMBAND MED STÄDNINGEN PÅ HÖGHEDEN I HÖSTAS? ÄVEN DELAR TILL INSTRUMENTPANELER SAKNAS. GREJORNA BEHÖVS FÖR MONTERINGEN AV INSTRUMENT OCH RADIO I NYA CIRRUSEN.

DEN SOM VET NÅGOT OM DETTA SKALL HÖRA AV SIG OMGÅENDE TILL LASSE PÅ 0920/41368 ELLER DAGGE PÅ 0920/88438.

RED.

