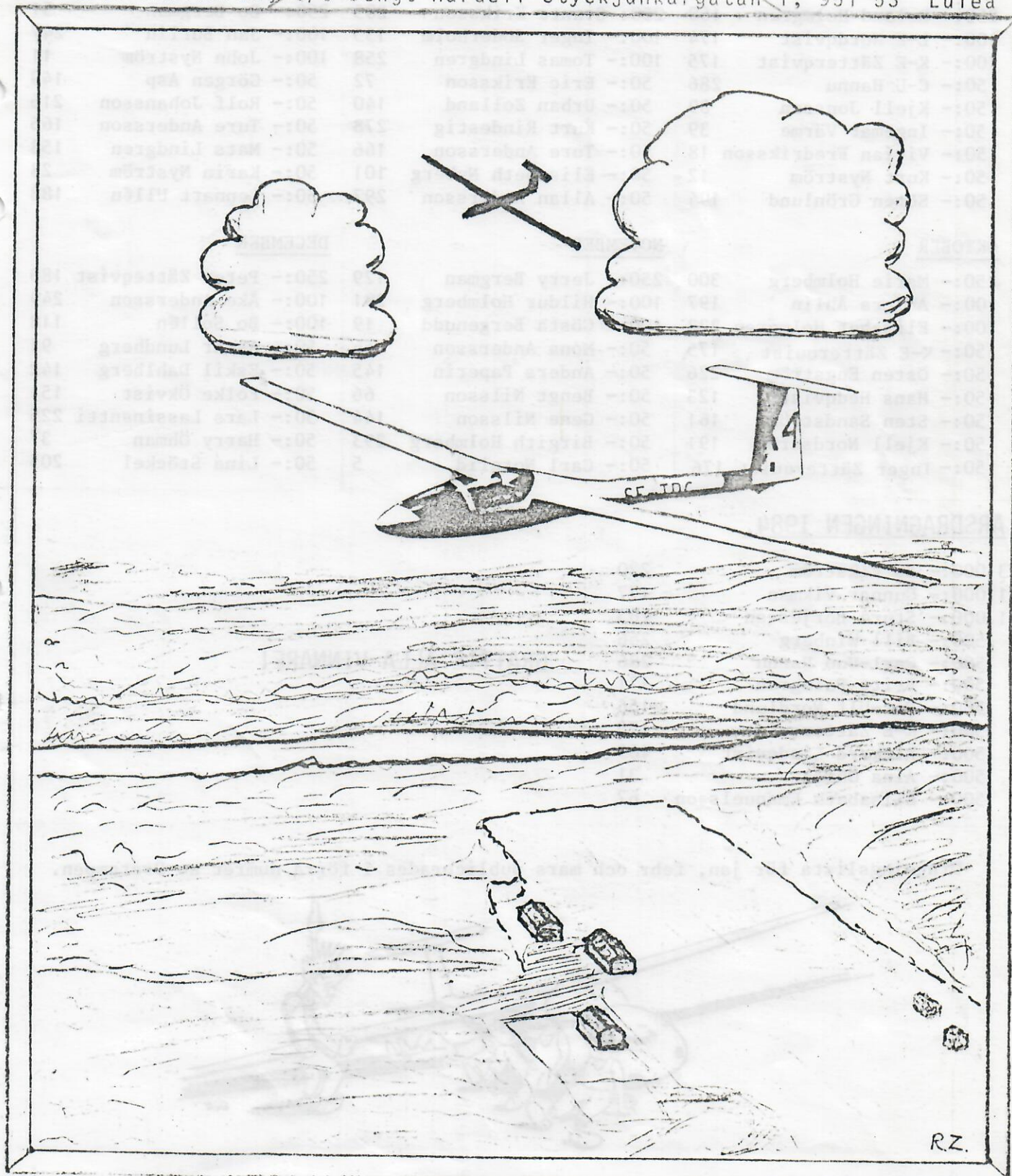


drakampen

Luft- och markorgan för
ALVSBY FLYGKLUBB

Nummer 5
Dec 1984
Årgång 3

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



VINSTLISTA I SUPPORTERLOTTERIET

APRIL

250:-	Helga Juhojuntti	106
100:-	John Nyström	11
100:-	Östen Bränhölml	178
50:-	S-R Öberg	90
50:-	Stefan Lustig	137
50:-	Olle Westberg	252
50:-	Gunnar Vikman	177
50:-	Per-Ulf Nordlund	156
50:-	Göte Isaksson	290

MAJ

250:-	Magnus Olsson	189
100:-	Krister Renberg	289
100:-	B-Å Öhman	40
50:-	Anders Paperin	145
50:-	Laila Palmgren	173
50:-	Östen Engström	226
50:-	Urban Zolland	140
50:-	Lennart Nyström	21
50:-	Allan Nilsson	179

JUNI

250:-	Stig Hällström	88
100:-	Pentti Tyrväinen	110
100:-	Kenneth Eriksson	212
50:-	Sixten Larsson	218
50:-	Eyvon Nordström	49
50:-	Allan Mattson	6
50:-	Berit Nyström	130
50:-	Bertil Överfjord	28
50:-	Yngve Vikberg	281

JULI

250:-	Roland Holmgren	160
100:-	L-E Nordqvist	174
100:-	K-E Zätterqvist	175
50:-	C-U Hannu	286
50:-	Kjell Jonsson	89
50:-	Ingemar Värme	39
50:-	Vivian Fredriksson	18
50:-	Kurt Nyström	12
50:-	Sören Grönlund	194

AUGUSTI

250:-	Svante Eriksson	285
100:-	Inger Söderholm	135
100:-	Tomas Lindgren	258
50:-	Eric Eriksson	72
50:-	Urban Zolland	140
50:-	Kurt Rindestig	278
50:-	Ture Andersson	166
50:-	Elisabeth Nyberg	101
50:-	Allan Andersson	297

SEPTEMBER

250:-	Bo Bergman	51
100:-	Jan Burlin	247
100:-	John Nyström	11
50:-	Görgen Asp	149
50:-	Rolf Johansson	216
50:-	Ture Andersson	166
50:-	Mats Lindgren	158
50:-	Karin Nyström	23
50:-	Lennart Ullén	188

OKTOBER

250:-	Marie Holmberg	300
100:-	Anders Åhlin	197
100:-	Elisabet Holmgren	222
50:-	K-E Zätterquist	175
50:-	Östen Engström	226
50:-	Hans Hedqvist	123
50:-	Sten Sandström	161
50:-	Kjell Nordström	191
50:-	Inger Zätterquist	176

NOVEMBER

250:-	Jerry Bergman	129
100:-	Hildur Holmberg	291
100:-	Gösta Bergenudd	19
50:-	Mona Andersson	56
50:-	Anders Paperin	145
50:-	Bengt Nilsson	66
50:-	Gene Nilsson	144
50:-	Birgith Holmberg	293
50:-	Carl Notelid	5

DECEMBER

250:-	Peter Zätteqvist	180
100:-	Åke Andersson	249
100:-	Bo Sollén	118
50:-	Assar Lundberg	91
50:-	Eskil Dahlberg	142
50:-	Folke Ökvist	151
50:-	Lars Lassinantti	225
50:-	Harry Öhman	37
50:-	Lina Stöckel	205

ÅRSDRAGNINGEN 1984.

3.000:-	Bo Vikström	220
1.000:-	Gunnar Vikman	177
1.000:-	Sture Börjesson	263
500:-	Bill Winberg	256
500:-	Carl-Uno Hannu	286
500:-	Britt Palmgren	171
500:-	Per-Ulf Nordlund	156
500:-	K-E Zätterqvist	175
500:-	Rickard Lindqvist	169
500:-	Aina Öhman	31
500:-	Elisabeth Emanuelsson	67

GRATTIS ALLA VINNARE!

Dragningslista för jan, febr och mars publicerades i förra numret av Dratampen.



FAKTURERINGSNYTT

Vid ALL fakturering kommer fr.o.m. 1/1 1985, 20:- faktureringsavgift att tas ut!!!!

NYTT KONTO

NYTT KONTO

NYTT KONTO

NYTT KONTO

FR.O.M. 1 JANUARI 1985 FÖRSVINNAR MOTORKONTO, ASTIRKONTO m.m.
OCH ERSÄTTS MED ETT GEMENSAMT KONTO:

M E D L E M S K O N T O

Hur MEDLEMSKONTOT fungerar kan du avläsa i de allmänna villkoren på nästa sida.

Saneringen av de gamla kontona görs helt enkelt för att det skall bli enklare att administrera, samtidigt som debiteringssystemet för motorflygtid och köp av bogserbiljetter via konto ändras. Grundprincipen för kontot är att genom att i förtid via kontot betala mina flygningar, kan jag i gengäld flyga billigare, och klubben låna pengar av mig räntefritt.

Du som idag har någon typ av konto i Älsvby FK, kommer i januari att få ett noteringshäfte och en uppgift på hur mycket du har inestående på ditt MEDLEMSKONTO.

Du som vill öppna MEDLEMSKONTO, kan kontakta mig per ex. telefon. (det går naturligtvis bra att öppna medlemskonto när som helst. Ex. på fältet eller när vi träffas.)

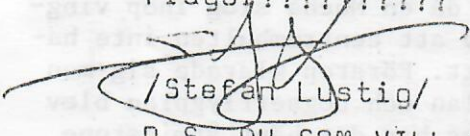
VIKTIGT ÄR ATT VAR OCH EN FÖR NOTERINGAR I SITT NOTERINGSHÄFTE. För att detta konto skall fungera smidigt skall du som kontohavare inte enbart lita till att jag som kassör "sköter ditt konto",

ETT FÖRTYDLIGANDE TILL ALLMÄNNA VILLKOREN:

Med "lägre timpris" avses dagens motorkontopris, f.n. 261:-/timme. X/
" "högre timpris" " " ordinarie pris, " 291:-/ " .
" "lägre pris" på bogserbiljetter avses dagens motorkontopris, f.n. 45:-/biljett. SKILLNAD, hela 45:- debiteras medlemskontot.
Med "högre pris" på bogserbiljetter avses dagens ordinarie pris, f.n. 50:-/biljett.

Du som har Astir-konto, får dina amorteringar insatta på MEDLEMSKONTOT enligt de ursprungliga villkoren.

Frågor????????? Kontakta undertecknad på telefon 0920/67366.


/Stefan Lustig/

P.S. DU SOM VILL HA MEDLEMSAVGIFTEN ELLER PAKETPRISET UTTAGET FRÅN DITT MEDLEMSKONTO M Å S T E MEDDELA MIG DETTA, VID VARJE TILLFÄLLE. DET SKER INTE AUTOMATISKT FÖR ATT DU "BRUKAR" BETALA DET VIA KONTO.
D.S.

XX SKILLNAD, hela 261:- debiteras medlemskontot.

SAFETY CORNER

Vid den just avslutade konferensen om tävlingsflygning i Skövde debatterades även ämnet flygsäkerhet vid tävlingar.

Med statistik kan man som bekant bevisa det mesta och här visade man siffror på att det är ca 10 gånger större haveririsk vid sträckflygning än vid vanlig hemmaflygning. Siffrorna gav upphov till en våldsam diskussion och man enades om att det nog inte var fullt så illa som det verkade först. Till tävlingsflygning räknades även RST-flygningar och underlaget för statistiken var inskickade RST-resultat samt SM och DM-tävlingar. Som alla vet så sträckflygs det åtskilliga banor som aldrig skickas in till RST.

Nåväl - var ligger då riskerna vid tävlingsflygning?

1. Utelandningar (tävlingsledning)
2. Montering
3. Mållinje
4. Startlinje

Den första punkten -utelandning- kan ses från två aspekter. Dels från själva utförandet av landningen som främst hänger på piloten och dels orsaken till utelandningen där tävlingsledningen har ett stort ansvar.

Vid SM och DM-tävlingar har vi en enväldig tävlingsledning som förhoppningsvis ska kunna lägga utslagsgivande tävlingsbanor. Han har pressen på sig från piloter och tävlande att dels få tävlingsdagar så att man verkligen får en tävling och ofta även kraven på 30- och 50-milabanor för guld-C och diamant-C.

Det här gör att man ofta tävlingsflyger i ett helt annat väder än man normalt flyger sträckor runt hemmafältet. Låga molnbaser och höga vindstyrkor är inga ovanligheter i sammanhanget. Vårt tråkiga haveri i Borlänge 1981 får nog till stor del skyllas på svårigheter på grund av kraftiga vindar.

Lägg till detta också ibland banor som läggs över terräng med dåliga utelandningsmöjligheter, så har man orsakerna till väldigt många av våra tävlingshaverier.

Tyvärr gynnas i sådana här situationer ofta den som chansar och tar

risker som inte är acceptabla i något annat sammanhang.

Resultatet av den här diskussionen blir en rekommendation till tävlingsledarna att inte utlysa tävlingsdag om vinden är mer än 35 km/t och/eller molnbaseb under 1000 meter. Man nöjer sig med rekommendation och vill inte ha en klar bestämmelse eftersom omständigheterna i övrigt kan vara så varierande. Exempelvis kan det vara låg molnbas just vid startplatsen och högre någon mil ut, varierande vindar med bara enstaka byar upp till 35 km/t och så vidare.

Riskområden i övrigt vid tävlingsflygning är bl.a. startlinjen med många flygplan inom ett begränsat område. Man har utomlands haft flera kollisioner vid start medan vi här i landet hittills har varit förskonade från sådant.

Startlinjen är trots allt den säkraste startmetoden om man har radiodisciplin och alla håller uppsikt utåt.

Mållinjen är nästa ställe där vi har sett många exempel på farliga situationer. En felaktigt utförd trycklandning är en av de svåraste situationer man kan sättas i, för hög fart för att landa rakt fram och för låg fart för att göra ett landningsvarv! Rådet blir naturligtvis - låt bli trycklandningar. Eventuellt kommer en regel nästa år som säger att den som passerar mållinjen under 100 meter får poängavdrag (om man inte landar rakt in över mållinjen).

En haverityp kopplad till tävlingsverksamhet är felaktig montering av flygplanet. Detta är inte vanligt men när det förekommer blir det oftast svåra konsekvenser för alla inblandade. Jag var själv åsyna vittne vid ett SM 1960 då en Mucha slog ihop vingarna på grund av att centrumbulten inte hade monterats rätt. Föraren klarade sig men både segelflygplan och bogserflygplan blev skrot. Sedan dess har det hänt åtminstone två dödsolyckor vid tävlingar beroende på felaktig/glömd montering av roder. Receptet är kontroll och dubbelkontroll. Gärna en extra roderkontroll genom tävlingsledningens försorg före start.

Trots alla regler och bestämmelser är det tävlingspiloten som avgör hur farlig den här sporten är. Med sunt förnuft, omdöme och noggrannhet kommer man långt och har fullt utbyte av sporten vare sig det gäller SM, DM, RST eller vanlig hemmaflygning.

KJELL PROPELL

ALLMÄNNA VILLKOR FÖR MEDLEMSKONTO I ÄLVSBY FLYGKLUBB.

(Gäller fr.o.m 1/1 1985 t.v.)

§ 1. ALLMÄNT

För rätten att ha MEDLEMSKONTO krävs medlemsskap i Älvsby Flygklubb. Kontot är räntelöst och skall i första hand användas för betalning av flygavgifter till Älvsby Flygklubb. Vid öppnandet av kontot erhåller kontohavaren ett noteringshäfte för egna noteringar av uttag och insättningar.

§ 2. INSÄTTNING

Minsta belopp som vid varje tillfälle kan insättas på MEDLEMSKONTO är 500:-. Insättning kan göras på följande sätt:

- 1/ Via inbetalning på Älvsby FK:s post- eller bankgirokonto.
- 2/ Kontant till någon av Älvsby FK utsedd försäljare av klippkort och bogserbiljetter. Som delliavid kan lämnas kvitton på utlagda kostnader för Älvsby FK:s räkning, i det fall kvittona ej uppgår till s:a 500:-.

§ 3. UTTAG

Uttag från MEDLEMSKONTO får endast avse betalningar till Älvsby FK. Uttagen görs av kassören, enligt följande villkor:

Uttag flygavgifter

MOTORFLYGTID:

Har kontoinnehavaren, innan flygningen påbörjas, en behållning motsvarande flygningens kostnad på kontot eller, innan flygningen påbörjats, inbetalt flygningens kostnad (min. 500:-) på kontot, betalas flygningen enligt det lägre timpris som för varje år fastställs av styrelsen.

Kontohavaren räknar själv ut kostnaden för flygningen och för av summan i sitt noteringshäfte. Motsvarande uträkning görs av kassören, som belastar kontot med uttaget.

OBS: Eftersom inget kvitto på uttaget skickas till kontohavaren, är det av största vikt att egna noteringar görs i noteringshäftet.

Om flygningens kostnad helt eller delvis ej täckes av behållningen på kontot, (Insättning gjord efter flygningens avslutande medräknas ej i behållningen) uttas flygavgift enligt följande:

a/ Uttag från konto, till lägre timpris, ner till kontobehållning 0:-. Resten faktureras av kassören, till det högre timpris som för varje år fastställs av styrelsen. Faktureringsavgift 20:-/faktura, tillkommer.

b/ I det fall inga pengar, den dag flygningen görs, finns på kontot, faktureras hela kostnaden till det högre timpriset, med faktureringsavgift.

KÖP AV BOGSERBILJETTER:

Om behållningen på kontot, vid köptillfället, till fullo täcker kostnaden vid köp av bogserbiljetter, uppgår kontohavaren detta. Kontohavaren erhåller då biljetter samt ett kvitto på att betalningen kommer att belastas kontot till det lägre pris som för varje år fastställs av styrelsen.

I det fall behållning på kontot vid köptillfället, (insättning gjord efter köptillfället medräknas ej i behållningen), ej till fullo täcker kostnaden för köpet, faktureras hela kostnaden till det högre pris som för varje år fastställs av styrelsen. Faktureringsavgift 20:-/faktura, tillkommer.

Är kontohavaren medveten om att full täckning för köpet ej finns på kontot, skall köpet alltid regleras kontant till det högre priset.

ÖVRIGA UTTAG:

Uttag för ex. medlemsavgifter, paketpris, klippkort m.m. kan på kontohavarens uppdrag till kassören belastas kontot.

Uppdraget lämnas för varje enskilt betalningstillfälle och några "stående" betalningsuppdrag kan ej lämnas.

Övriga uttag berättigar ej till några prisreduceringar.

§ 4. NOTERINGAR/AVSTÄMNING

Kontohavaren är skyldig att i sitt noteringshäfte föra anteckningar över uttag och insättningar. För avstämning av kontot kan kassören kontaktas. Kassören är skyldig att i januari månad varje år, sända saldouppgift till kontohavaren.

§ 5 UPPSÄGNING

Om kontohavaren vid upprepade tillfällen underlåter följa allmänna villkoren för MEDLEMSKONTO, kan styrelsen fatta beslut om omedelbar uppsägning och avslutning av kontot.

För nyöppning av uppsagt konto krävs beslut av styrelsen.

§ 6 AVSLUTNING

Om medlemsskap upphört, eller av annan orsak, kan kontohavaren hos kassören begära avslutning av sitt MEDLEMSKONTO.

Vid avslutning utbetalas kvarvarande behållning, efter avdrag för eventuella oreglerade skulder till Älvsby FK, till kontohavaren på överenskommet sätt. På egen begäran kan dock kontot ej avslutas tidigare än 1 år efter öppningsdatum.

§ 7 ÄNDRINGAR AV ALLMÄNNA VILLKOR

Ändringar av allmänna villkor för MEDLEMSKONTO kan endast göras efter beslut i styrelsen för Älvsby FK.

Eventuella ändringar gäller fr.o.m. den dag kontohavare skriftligen eller via Dratampen erhållit delgivning om ändringen.

745 MIL MED ÄFK:S CIRRUS

NEJ - DET HANDLAR INTE OM NÅGOT NYTT VÄRLDSREKORD I DISTANSFLYGNING, UTAN EN DAGBOK FRÅN RESAN TILL JUGOSLAVIEN NÄR CIRRUSEN KOM TILL ÄFK.

FREDAG 9/3

Vid 10-tiden lämnade vi Luleå på den långa resan för att hämta Cirrusen i Jugoslavien. Vi som åkte var Stig-Arvid Nyström, Eyvon Nordström och undertecknad.

Första anhalten var Stockholm, dit vi kom vid 24-tiden, trötta som få. Resan företogs ju i min lilla Toyota med en flygplanvagn som vi lånat i Finland.

LÖRDAG 10/3

Vi stiger upp vid 7-tiden hos Eyvons svåger som vi våldgästade. Det har snöat under natten och är mycket halt på vägarna. På motorvägen mellan Stockholm och Södertälje ligger 4 bilar i diket på en sträcka av några hundra meter. Vi har bara sommardäck så vi tar det lugnt. Eyvon kör. Vid 19.30-tiden kommer vi fram till Trelleborg och har hunnit med att åka förbi Nyköping med fallskärmarna. Dagsetappen blir 70 mil.

SÖNDAG 11/3

Vid 7-tiden stiger vi upp efter en lång och skön vila. Färjan går på tidtabell och vi är framme i Sassnitz kl 12.30. Nu börjar äventyret !! Tullpassagen tar 45 minuter. Vi har lite problem med min mobiltelefon. Det löser sig med att tullaren skriver ett intyg som jag ger 15 DM för. Resan i Östtyskland börjar på ganska dåliga vägar de första 10 milen från Sassnitz. Därefter kommer vi in på Autobahn som är så pass bra att vi kan hålla 100 km/t med fortkörningsböter som följd. Det kostar 80 DM. En gladare polis går nog inte att hitta än han som "tar" betalt. Det här blir en extremt lång dag. Vi kör ca 65 mil och är framme i Dresden vid 22-tiden.

MÅNDAG 12/3

Efter frukosten tittar vi på stan och går bl a på varuhus. Vi har bestämt att sova i Prag nästa natt i stället för planerade Bratislava. Jag ringer till Stockholm för att ändra hotellbokningen. Vid 12-tiden

börjar vi resan mot den tjeckiska gränsen. Det är ganska mycket backar på vägen mellan Dresden och gränsen. Ånå en tull, eller rättare sagt två tullar. Detta medför mera kostnader för min mobiltelefon. Den här gången 30 DM. Vid 14-tiden är vi i Prag och där snurrar vi på med bil och släp i flera timmar innan vi till slut hittar en parkeringsplats. Vi har problem med att hitta den resebyrå som skall fixa hotellet. Det löser sig till slut. På kvällen "gör vi stan". Vi går på en fin restaurang och beställer in mat. Stig har växlat pengar på banken. När notan kommer börjar svetten pärla i pannan. Vi har inte nog med tjeckiska pengar. Stig som hjälpligt talar tyska frågar om vi kan betala med DM. Det går bra och vi får dessutom dubbla kursen mot vad banken gav.

TISDAG 13/3

Klockan 8 är det uppstigning. Jag mår inte bra. Bakis! Vid 9-tiden startar vi mot Budapest. Jag avstår från bilkörning idag. Vid tjeckisk/ungerska gränsen tar det en timme tills tullaren får ett tygmärke "Älvsby flygklubb" av oss. Då är det hela avklarat med en gång. Tullaren säger att han har varit pilot och flugit MIG. Vid 8-tiden är vi framme i Budapest. Oj vad sängen är skön.

ONSDAG 14/3

Efter att ha sovit en lång natt och duschat på morgonen känner jag mig som en ny människa. Jag ringer Dragan i Beograd (= Belgrad) och bestämmer att vi ska träffas i Vršac på torsdag fm. Därefter kopplar vi loss vagnen och kör in till centrum av Budapest. Ungern är en positiv överraskning för oss. Detta trots att jag blir blåst på 50 DM när jag ska växla svart. Vid tvåtiden startar vi mot Vršac. Tyvärr väljer vi vägen över Rumänien och det är ett misstag. Vägarna är mycket dåliga. Dessutom blir vi tvugna att växla 233 DM för att komma igenom landet. Av dessa får vi bara växla tillbaka 150 DM så nu har jag en del "leksakspengar" motsvarande ca 250 kr. Kl 02.00 är vi framme i Vršac och tar in på resans i särklass sämsta hotell.

TORSDAG 15/3

Klockan 8 stiger vi upp ur våra dåliga sängar. Jag har knappast sovit någonting under natten. Det enda positiva är priset, 75 kr för tre personer utan frukost. Vi åker ner till det stora hotellet och äter. Halv tio kommer vi till fabriken för att

745 MIL (forts.)

hämta vårt flygplan. Dragan börjar med att bjuda på kaffe och konjak. Sedan tittar vi på fabriken som faktiskt inte är så stor. Vis ett-tiden börjar vi med att besiktiga vårt flygplan. Kärran är inte riktigt färdig, bl a passar inte huven riktigt bra. Dessutom hittar vi en del småskavanker. Luckan på kroppen glömde vi totalt bort. (sorry Lasse) Efter en hel del resonemang kring köpet skriver jag på pappren. Då jag inte pratar tyska görs köpet upp på knagglig engelska. Sedan är det dags att lasta kärran. Innan vi hinner vara med så har gubbarna tagit bort vingarna och stabben. Det var säkert då skadorna på kroppen kom till. Dom som hjälper till vid lastningen tycker att vi är åt h-e för noga. Efter plombering av flygplanvagnen börjar vi hemresan med Beograd som första anhalt. Dragan åker med och dirigerar hur jag ska köra. Vi blir bjudna på en väldigt god lunchmiddag med aperitif, soppa, varmrätt, efterrätt och kaffe samt naturligtvis vin till maten. Vi äter i två timmar

FREDAG 16/3

På morgonen kommer Dragan till vårt hotell för att visa oss stan. Vi passerar på att handla med oss en del presenter hem. Vid 11-tiden lotsar han oss ut ur stan - den egentliga hemresan har börjat. Vi kör till Subotica där vi äter och handlar upp de jugoslaviska pengar som vi har kvar. När vi kommer till ungerska gränsen får vi köpa nya visum för 106 DM. Vid sju-tiden på kvällen kommer vi till Budapest. Vi bestämmer att köra till Wien och är framme där kl 2 på natten. Till slut hittar vi ett hotell -det bästa på hela resan.

LÖRDAG 17/3

Efter att ha tittat på Wien i några timmar åker vi vidare mot Tyskland. Övernattning i Nürnberg.

SÖNDAG 18/3

Nu börjar slutspurtan hemåt. Vi kör genom Tyskland på Autobahn där det bitvis är mycket tät trafik. Vid 21-tiden är vi framme vid gränsspssagen till Östtyskland. Tullproceduren tar en timme. Vi får bl a klippa upp plomberingen på vagnen för tullarna vill

titta i vagnen. Till slut kommer vi i-väg mot Sassnitz. Efter att ha kört ca 1 mil är det plötsligt en bom över vägen. Det är en ny passkontroll. Dom är tydligen rädda för att folk ska rymma från paradiset.

MÅNDAG 18/3

Vid 2-tiden på natten kommer vi till Sassnitz. Färjan går vid 4-tiden på morgonen. Vi besöker inter-shopen vid färjterminalen. Dom öppnar faktiskt butiken så vi får handla lite tullfria starkvaror. Väl ombord på färjan går vi till bastun och badar. Vi sover ett par timmar på några soffor innan vi kommer till Trelleborg. Klockan har blivit 8 på morgonen.

Tullproceduren i Sverige tar mindre än 10 minuter tack vare mycket serviceinriktade tullare.

Vi kör hemåt i tvåtimmarspass hela måndagsdygnet.

På tisdag morgon är vi framme i Luleå. Då har vi avverkat 745 mil med flygplanvagn. PUH!

Bo Nyström



CALLES CRÖNIKA

"PLÖTSLIGT VEK SIG FLYGPLANET NÄR JAG SVÄNGDE IN PÅ BASEN"

"JAG RÅKADE UT FÖR ETT OVÄNTAT SJUNK"

EN ARTIKEL OM ONÖDIGA TILLBUD, AKTIV OCH PASSIV SÄKERHET.

Segelflyget drabbas i likhet med de flesta andra sporter av tillbud och olyckshändelser, även om vi inte kommer upp till korpfbollens skadefrekvens. Korpfboll lär ju vara det farligaste man kan syssla med i fritidsväg. Haverierna drabbar oss dels ekonomiskt bl a i form av höjda försäkringspremier, dels i form av en ökad flora av regler och bestämmelser som kringskär och begränsar vår verksamhet. Sist men viktigast är risken för personskador och den ska man inte behöva ha i onormalt hög grad i en hobby verksamhet.

Hur ska vi nu göra för att öka flygsäkerheten? Klart är att vi inte kan räkna med några större insatser från centralt håll. KSAK:s flygsäkerhetsavdelning gör knappast skäl för namnet och sysslar snarare med ett slags inverterat säkerhetsarbete. Att utfärda fler rekommendationer och bestämmelser har bara till resultat att det är svårare att hålla rätt på dem och ju svårare det är att hålla rätt på dem desto lättare är det att tappa respekten för dem och strunta även i de mest befogade. Nej - det är på klubben och främst på oss själva det hänger.

För att öka flygsäkerheten finns det två olika vägar att gå - passiv säkerhet och aktivt flygsäkerhetsarbete. Den passiva säkerheten uppnår man genom att i möjligaste mån undanröja alla faror och riskmoment på och runt fältet samt se till att materieln hålls i perfekt flygdugligt skick. Men när alla gropar är igenfyllda, alla muttrar låsta och alla inflygningshinder nedsågade kommer det ändå att inträffa en del tillbud och haverier och det är där det aktiva flygsäkerhetsarbetet kommer in, för där måste man angripa själva föra- ren. För det första gäller det att få piloten att bli MEDVETEN om att även han kan råka in i en penibel situation. Allt för många piloter resonerar, medvetet eller omedvetet, att "det händer aldrig mig", men alla kan råka ut för ett linbrott eller fast-

frusna bromsar. Bara det faktum att man är beredd på att det kan inträffa kan göra hela skillnaden mellan ett lindrigt tillbud och ett haveri. Sitt gärna vid normala starter och fundera över hur du ska bära dig åt och vart du ska ta vägen om linan skulle lossna.

KUNSKAP

I haverirapporter läser man ofta om att "jag råkade ut för ett plötsligt sjunk" eller "plötsligt började det blåsa kraftig motvind" eller liknande. Erfarna piloter råkar aldrig ut för sådant, inte på grund av tur eller gudsbenådad skicklighet, utan på grund av att de har suttit många kvällar med näsan i meteorologiboken och VET var de kan vänta sig sjunkområden och VET när de kan vänta sig att vinden tilltar. Ett typexempel är Högheden där det oundvikligen bildas nedsväp vid sydliga vindriktningar. Varning för sjunkområden i varvet! Typisk är också den kraftiga vindgradienten där det kan blåsa kraftigt på 150 - 200 m och vara vindstilla eller t o m medvind vid marknivå. Allt på grund av berget vid fältet. En god teoretisk underbyggnad gör mycket för flygsäkerheten, inte bara meteorologi, utan alla ämnen.

"Plötsligt vek sig flygplanet när jag svängde in på basen".

Alla vet ju att stallfarten ökar när belastningen ökar - exempelvis i en sväng eller när vingarna är våta eller smutsiga.

TRÄNA PÅ RÄTT SÄTT!

Försök att systematiskt öka din flygskicklighet genom att gradvis öka svårighetsgraden. Se ut en bestämd sättningspunkt vid varje landning och försök komma så nära som möjligt. Träna upp skickligheten i sidvindslandningar och termikflygning. Lagg märke till höjdförlusten vid rakflygning i motvind. Utnyttja gärna steg 2 tränarna. Träna upp din teknik att flyga i svag termik. Piloter med relativt mycket flygtid gör ibland oförklarliga misstag som ofta beror på att de alltid flugit i bra väder och under lätta förhållanden vilket medför att när en svårighet dyker upp vet de inte hur de ska reagera. Detta betyder inte att man ska ta några risker utan inse sin begränsning och öka skickligheten inom ramen för den.

OMSORG OM MATERIELEN!

Alltför många slarvar alltför mycket med flygmaterielen. Fallskärmar slängs på marken, huvar lämnas öppna, flygplan lämnas oförtöjda etc. Dra inte flygplanen i vingspetsarna, sväng inte runt flygplanet med sporren i marken genom att dra eller bromsa i vingspetsen. Med över 7 meters mo-

CALLES CRÖNIKA (FORTS)

mentern blir det ohyggliga krafter på den stackars sporren och på vinginfästningarna.

Även i luften ska du vara försiktig med materielen. Tänk på att om du tar för vana att överskrida max fart i turbulent väder ("det är ju så goda marginaler") så uppstår utmattningar i materialetffortare än normalt och förkortar flygplanets livslängd.

Och apropå det - snälla, var rädd om barografer och startur. En ny barograf kostar över 3000 kronor.

Ofta får man se ömtåliga instrument för över 10000 kronor ligga i en röra med jordspikar och annat på golvet i Tjorven. Samma sak gäller fallskärmar (7000:-) och markstation (12 - 15000 :-). Så rika är vi väl ändå inte. Låt barografen sitta kvar i flygplanet, ta pappret i nypan och byt på plats så mår både apparater och ekonomi bäst.

NOCCGRANHET!

Kolla alltid bogserlinan före start. Läs checklistan. Den som börjar slarva med den glömmar förr eller senare något.

Om vi tänker litet grann på det här så kan vi njuta av flygningen som den ska vara - en rolig och avkopplande hobby och sport.

Tänk på att ju färre skador vi får desto mer kan vi flyga.

CALLE

FLYGDAG DEN 17 JUNI 1984

Flygdagen på Pite-Långnäs den 17 juni blev en klar succé.

Vädergudarna var på vår sida och programmet flöt som det skulle.

Vad som gläder oss i kommittén är att inga olyckor inträffade. Det tyder på god disciplin bland både flygare och markpersonal.

Vi i kommittén vill tacka alla för de insatser som gjordes, hälsa till era respektive och ge dem en stor kram för deras insats.

Tyvärr är det så att applåderna gestill dom som uppträder men alla ni som jobade, både under och efter flygdagen, ska veta att utan er hade det inte blivit någon flygdag.

Vi fick in en hel del sköna slantar som säkert kommer väl till pass i PFK och ÄFK. Beloppet är inte känt i skrivande stund.

Ett jättetack för att ni ställde upp - ingen nämnd och ingen glömd.

För PFK och ÄFK

SirHerbert

Flygdagsgeneral



TÄVLINGSRESUME 1984

Säsongen 1984 är mogen att läggas till handlingarna. Vilken säsong? Regn och uruselt flygväder är kanske det bestående minnet från den gångna sommaren. Jag skall inte fortsätta klaga på vädret som varit (det gör vi segelflygare tillräckligt ändå) utan här redovisa en del av det som medlemmar i Älvsby FK utträttat i tävlingsväg.

För att ta det i kronologisk ordning börjar jag med Segelflyg DM som för första gången gick av stapeln på Mellansjö flygplats utanför Örnköldsvik. Från ÄFK var vi tre deltagare, Dagge med Pilatus Calle med SF 27:an och jag själv med klubbens nya Std Cirrus G/81. Resultatet har redovisats i Segelflygsport och jag skall bara nämna att Dagge åkte runt en 14-mila bana i ett väder när alla andra var kopplade till flygfältet med gummi-band. En andraplats av Calle dag 2 gav "hela" 44 poäng och inget avansement i resultatlistan. Insatsen av den tredje deltagaren förtjänar inget omnämnande.

Jönköping stod som arrangör för Klubbklass-SM med tre deltagare från ÄFK. Vädret och resultatet har ni kunnat läsa om i Segelflygsport. Kjell Propell belade en hedrande 7:e plats och Lasse och jag kommer igen med nya friska tag nästa gång det drar ihop sig.

RST har under säsongen lockat 24 deltagare från ÄFK. Antalet insända tävlingsprestationer har resulterat i 4 st tiomannalag. Endast tre andra klubbar i landet har åstadkommit detsamma. Bästa placering för lag 1 blev 12:e plats. Individuellt är det bara Åke Svensson (2:a i höjd klass 1) som åstadkommit en topplacering.

Segelflygallsvenskans div 3 såg Älvsby FK som segrare. Äntligen!! Vi har varit 2:a tre år i rad.

Nästa säsong kämpar vi i div 2 vilket innebär att 5 piloter måste prestera en hastighetsflygning i varje period.

Om vi har kunnat prestera ovan nämnda i den gångna sommarens väder vad skall resultatet inte bli av nästa sommars kanonväder.

Som avslutning presenteras här resultatet av årets klubb tävling.

BoVi

Älvsby FK:s klubb tävling 1984

Klass 1

1	Lars Erik Lööf	26.068
2	Carl Olsson	24.291
3	Bo Nyström	22.022
4	Bo Vikström	21.758
5	Tommy Nilsson	21.421
6	Ulf Johnsson	21.138
7	Pentti Tyrväinen	11.062
8	Åke Svensson	4.640
9	Åke Andersson	2.315
10	Åke Carlsson	780

Tävlingens avgörande kom den sista flygdagen för säsongen i Hemavan. Med ett par höjdvinster petade Lasse ner Calle från förstaplatsen.

Klass 2

1	Dag Sollén	19.822
2	Peter Zätterqvist	17.154
3	Thomas Hedberg	6.448
4	Urban Zolland	5.770
5	Herbert Öhman	5.470
6	Hans Landstedt	4.870
7	Arne Berggren	4.835
8	Harry Öhman	4.475
9	Ola Eriksson	2.975
10	Eyvonn Nordström	2.300
11	Olle Ekberg	2.135
12	Arne Nilsson	1.980
13	Thomas Johansson	1.819
14	Mats Ekberg	1.300

Dagge försvarade klassegern från förra året.

Resultaten i delmomenten oavsett klass.

Höjdmomentet

1	Lars Erik Lööf	8.385
2	Carl Olsson	6.955
3	Bo Nyström	6.365
4	Tommy Nilsson	5.892
5	Urban Zollend	5.770
6	Dag Sollén	5.690
7	Herbert Öhman	5.470
8	Hans Landstedt	4.870
9	Arne Berggren	4.835
10	Åke Svensson	4.640
11	Bo Vikström	4.630
12	Peter Zätterqvist	4.585
13	Harry Öhman	4.475
14	Ulf Johnsson	3.650
15	Ola Eriksson	2.975
16	Åke Andersson	2.315
17	Eyvon Nordsröm	2.300
18	Olle Ekberg	3.135
19	Arne Nilsson	1.980
20	Thomas Johansson	1.819
21	Pentti Tyrväinen	1.600
22	Mats Ekberg	1.300
23	Åke Carlsson	780

Distansmomentet

1	Tommy Nilsson	3.726
2	Lars Erik Lööf	3.636
3	Bo Nyström	3.636
	Dag Sollén	3.636
	Pentti Tyrväinen	3.636
6	Carl Olsson	3.571
7	Ulf Johnsson	3.485
	Bo Vikström	3.485
9	Peter Zätterqvist	3.030
10	Thomas Hedberg	1.733

Hastighetsmomentet

1	Lars Erik Lööf	14.047
2	Ulf Johnsson	14.003
3	Carl Olsson	13.765
4	Bo Vikström	13.643
5	Bo Nyström	12.021
6	Tommy Nilsson	11.803
7	Dag Sollén	10.496
8	Peter Zätterqvist	9.539
9	Pentti Tyrväinen	5.826
10	Thomas Hedberg	4.715

BYGGVERKSAMHETEN

Det har som ni kanske märkt blivit vinter i år igen. Vintern för bli a det goda med sig att vi segelflygare får chansen att i lugn och ro se över vår flygande materiel. Vi slipper störningsmoment i form av blommande cumulus och kan helt koncentrera oss på att få våra pärlor i toppskick inför den kommande säsongen.

Byggverksamheten har redan startat både i Älvsbyn och i Boden. Gamla kära Suw-Ellen får sin behandling i Älvsbyn och de övriga står i bygglokalen i Boden.

I Boden är det samling på måndagar. Ni som tänker åka dit för första gången kan ta kontakt med Lars Erik Lööf (0920/41368) för närmare information.

SEGELFLYG-DM 1985

Älvsby FK har utsetts till att arrangera DM 1985. Tävlingarna kommer att förläggas till Rommehed utanför Borlänge under vecka 27.

Tänk på ovanstående när ni lägger upp planerna för sommarens semester.

BLIVANDE SEGELFLYGARE ?

Om det finns någon medlem som får rätt på någon som är intresserad av att börja segelflyga. Lämna namnen till Lars Erik Lööf utan fördröjning. Detta är viktigt om vi skall kunna planera sommarens skolning.

En regnig fredag i slutet på juni satte jag mej med spänd förväntan i bilen för att åka iväg på en för mej ny karriär som lagmedlem vid segelflygtävlingar.

Det hade berättats en hel del under vintern om hur en lagmedlem skulle passa upp sin pilot, ge fullständig service från morgon till kväll. Hur skulle jag klara av det ?!??

Ju mer jag grubblade på detta, desto klarare blev min bild av mej som ensam lagmedlem åt min pilot. Om jag skulle klara av att hinna laga frukost, fixa till overallen åt piloten, tvätta och putsa planet, dra fram planet till start, samt hålla piloten sval och fräsch före start (även vid gassande solsken) osv. dagen lång under två tävlingar på tre veckor skulle min semester knappast bli speciellt fridfull.

Under färden ner till Mellansel var jag rätt tystlåten, vilket inte är så vanligt, detta berodde på att jag funderade ut hur min semester skulle kunna bli någorlunda dräglig....

Jag räknade snabbt ut att det var tre piloter från Älvsbyn som skulle flyga årets DM, och vi var totalt fyra lagmedlemmar som skulle se till att servicen fungerade för dessa kräsna piloter. Det fanns alltså bara en sak att göra.

R E V O L T ! ! ! !

Vi kom fram till Mellansel natten mot lördag och efter att ha sovit ut lagade min pilot och jag frukosten tillsammans!

Jag insåg att det var lika bra att ta en mjuk övergång till de nya rutinerna.

När de övriga Älvsbylagen anlönt hjälptes vi åt att montera ihop de tre planen. Det var visserligen en del gruffande från piloternas håll om att sånt brukar de inte behöva göra.

På kvällen när vi satt utanför våra tält, (Älvsbyborna var de enda som tältade av DM-deltagarna) tyckte jag att tiden var inne för att prova om jag skulle få de övriga lagmedlemmarna med mej i min lilla revolt.

Jag lade försiktigt fram förslaget om att eftersom vi nu var så få lagmedlemmar så skulle piloterna hjälpa till med vissa av de dagliga rutinerna. Det blev naturligtvis vilda protester från pilothall, men eftersom lagmedlemmarna var i knapp majoritet så gick förslaget med dessa nya och mer eller mindre revolutionerande idéer igenom.

Förslaget gick i stort sett ut på att piloterna skulle få hjälpa till med det mesta så att lagmedlemmarna skulle få tid över till "fria" aktiviteter.

Vi delade i fortsättningen på allt ifrån matlagning, skötsel av plan och piloter till inköp av mat och diskning.

Visst gnälldes det en del från pilothall, men det mesta flöt ändå rätt hyfsat.

En ny rutin som infördes under årets DM-vecka var att om piloten inte skötte sina rutiner utan försökte sig på några små divalater eller var alltför uppkäftig så straffades han genast med ett "hämttillägg".

Hämttillägget innebär att om en pilot missköter sig enligt juryns (=Lagets) mening så blir piloten vid en eventuell kommande utelandning tvungen att vänta på laget den tid hämttillägget är. Ex vis: om piloten vägrar servera laget frukost, hämttillägg = 1 timme. Landar piloten ute kring 13-tiden, så börjar inte laget göra sig iordning för hämtning förrän vid 14-tiden.

Dessa nya rutiner blev en annorlunda upplevelse för de tre piloterna, men jag tror ändå att det börjar bli dags för lite modernare rutiner, för de gamla rutinerna tycks ju härstamma från tidigt 1700-tal.

Älvsbyborna sov som tidigare nämnts i tält. En morgon i slutet av veckan vaknade jag av att väckarklockan ringde i granntältet. Den brukade ringa varje morgon 07.00, men Dagge och Landstedt som sov i det tältet brukade aldrig synas till förrän närmare 08.00. Näja, vi andra vaknade ju av väckarklockan så en viss nytta hade den ju i alla fall.

Men, den här morgonen tyckte jag att jag att det lät som om någon drog upp dragkedjan i tältet och steg upp !!!!!

Jag slog genast ifrån mej dessa galna tankar och började istället klä på mej för att stiga upp och inta den frukost som min pilot hade börjat tillreda... Det

luktade visserligen bränd gröt, men han försökte ju i allafall, och detta var värt att uppmuntras!

När jag något yrvaket sätter mej ned utanför tältet för att äta av den brända havregrynsgröten och börjar vakna till, så ser jag att en av piloterna tycks gå i sömn. Näja, han flög ju sitt första DM i år så det kanske var i rena tävlingsivern han fejade.

Det jag såg var Dagge som tagit av kapellet från Pilatusen och nu var i full färd med att tvätta av planet efter gårdagens utelandning.

Samtidigt som jag ser Dagge jobba för fullt hör jag hans tältkompis och lagmedlem - Landstedt - ljudligt snarkande inne i deras tält.

Efter att Dagge är färdig med polerandet av Pilatusen kopplar han bilen framför planet och kommer upp mot tälten. Han hejar på oss och går vidare för att försiktigt väcka Landstedt och höra efter om han kan komma och köra fram planet till start sedan de ätit frukost.

Jag och de andra från Älvsbyn var givetvis stumma av förvåning! Detta var ju absolut en talang att vara rädd om.

Dagge verkar vara klart utvecklingsbar som tävlingsmänniska.

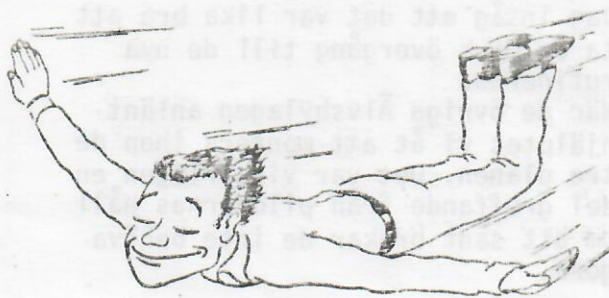
Inte nog med att han kan klara av att ta sig runt en tävlingsbana en sån dag när de flesta landar ute eller gör 3-4 omstarter (Calles omstarter tappade vi räkningen på den dan så de var förmodligen fler än 4), han tycks ju dessutom gå in för de nya och mer lagmedlemsvänliga rutinerna. Dagge lär inte få några problem med rekrytering av lagmedlemmar om han ställer upp i segelflygtävlingar under kommande år. Hans lag kan ju sova både länge och gott medan piloten fixar morgonsysslorna.

Däremot lär nog Bosse V. få svarare att plocka ihop ett lag för kommande tävlingar. Han tycks ha en viss förkärlek till åkrar med minst en meter hög säd, när han skall välja utelandningsfält. Bosse flög i år sitt andra DM och valde i år ett fält, som inte bara hade hög säd utan som dessutom hade en fallhöjd fullt i klass med de brantaste alptopparna.

Vi hade dock tur i oturen, det visade sig att sonen i bondgården var en kraftig bit i tungviktsklass, för annars hade vi nog fått ett drygt dagsverke att bärga hem Cirrusen från den plats i dalen där Cirrusen stannat efter Bosses landning.

Till sist vill jag bara tillägga att trots att vädret var urdåligt under DM-84 så hade vi trots allt en rätt gemytlig vecka tillsammans och jag tror nog att vi även i fortsättningen vågar ställa upp som lagmedlemmar åt våra piloter.

Anna Lundström



EN NYBÖRJARES UPPLEVELSER

Det började sommaren -83. Mina grabbar Mats och Olle försvann plötsligt då och då, i bland med Sir Herbert. Så småningom lyckades jag hänga på och spåra dom till Älvsbyn och Högheden. Att dom hade trevligt där syntes ju tydligt medan deras åldrige far bara fick stå på marken.

Jag frågade på ortens tungomål vem som var ansvarig för att inte jag var uppe också. Det är S O Engkvist som rår för det sa man. Jag fick hans signalément och anmälde mig genast för skolning. Jag hade ju läst många Biggles men insåg att någon form av praktisk övning vore bra. Under vintern grejades teoridelen och äntligen kom barmarken fram.

Den första lektionen med Kalle på Heden var mysig och jag undrade hur man kunnat vara så upptagen av arbete att man inte kommit på det här tidigare. Eftersom alla gått igenom skolningen med SUW-en eller liknande, kan jag bara rikta ett stort tack till Kalle som troget suttit på röret i baksits och åkt som en wobblers vid bogsering och dunsat i vid nedslaget, som dock alltid skett på något fält. Sommaren var dålig och 12-minutersflygningarna många. Så småningom, en riktigt blåsig dag, fick jag min första EK och hade inte ens då förstånd att oroa mig, det var ju egentligen skönt att inte Kalle var med och kollade vindrutetorkaren, eller ulltråden som en del säger. Efter några sena kvällar var skolningen klar och det blev höst.

Grabbarna, Mats och Olle, började en gång snacka om Hemavan och den här gången blev Siv och jag bara någon dag efter. Man lär sig.

I Hemavan väntade man - precis som i Älvsbyn - men ändå tydligen på något annat. Vid genomgången en kväll fick vi veta allt som kunde hända vid fjärlflygning och jag märkte särskilt veteranernas rädsla för att syrgasen inte skulle räcka för deras övningar. Själv tänkte jag på mina eviga 12-minuters skutt och var inte särskilt orolig för syrgasen.

Så en eftermiddag stack alla upp, men ingen ville åka SUW. Eftersom min lärare Kalle var där fick jag honom att bogsera upp mig till ett bra ställe. Han gjorde det och när jag kopplade sa han att jag skulle hålla mig där så han visste var jag var.

Nu började det häda saker - sjunkmätaren hade blivit en stigmätare och tack vare den fina teoretiska genomgången av vågflygning kunde jag åka omkring på ett helt nytt sätt. Jag flög och flög och frös och frös men trivdes alldeles förträffligt bra. Höjdmätaren visade 2100 meter och med fältet ca 500 möh blev det ca 2600 meter.

Nu kom jag plötsligt ihåg snacket om syrgasbristen som gjorde att omdömet avtar och att man får tunnelseende. Jag frös och trivdes och såg inte ett enda öra och förstod att omdömet hade upphört. Efter 3 timmar och 21 minuter landade jag och trodde att omdömet skulle återvända men det har inte kommit tillbaka än. Är någon mer drabbad?

Tack alla kompisar för ett trevligt år med många upplevelser.

Gunnar Ekberg

DRATAMPENS GASTRONOMISKA TEAM (kringresande matfriare) rapporterar att en maträtt med österländsk anknytning har börjat dyka upp på stjärnkrogarna i Norrbotten.

Rätten kallas "Indira Gandhis hämnd" och består av grillad sikh !!

Mera curryosa (hoppsan) från utlandet:

Det var cirkusföreställning i Moskva. Trollkarlen bad en vacker flicka ur publiken komma upp på scenen. Han viskade något i hennes öra. Sen fick flickan lägga sig ner på två stolar. Trollkarlen tog först bort den ena stolen och sen den andra. Flickan hängde kvar i luften. Efter föreställningen frågade en av hans bekanta hur han hade gjort.

Det var mycket enkelt. Jag viskade bara till flickan att om hon hängde kvar så skulle jag fixa utresevisum till i morgon.

SUPPORTERFÖRENINGENS RAPPORT

Då kan vi lägga ännu ett supporterår till handlingarna. Den gångna sommaren blev väl inte riktigt vad vi hade önskat väderleksmässigt sett men nog fanns det ljusglimtar ändå. Supporterföreningen vaknade till liv igen efter något år av nedåtgående trend men det är så populärt med trender så vi fortsätter med det men i riktning uppåt. Den entusiasm som har sprudlat hos många är mycket glädjande, det är svårt att namnge alla men nog faller väl tanken på vår "hustomte" Rune som är en fixare av stora mått, tänk bara på t.ex. när han med av hjälp av Bosse N gjorde en fiskrök och rökte fisk för försäljning till rallycrossåkarna vilket inbringade nästan en tusenlapp, det är inte illa. När man talar om rallycross, ja då tänker man (som flygare) på parkeringen som Ove B hållit i med mycket god hjälp av övriga supportrar. Parkeringen har inbringat många sköna slantar till klubben.

När man sitter med pennan och strör rosor så finns det många som borde få en t.ex. de som har klippt gräset mm, men förhoppningsvis känner alla att deras insatser är uppskattade.

Jag har talat om att det har kommit in många sköna slantar, och då kommer frågan osökt vad vi gör med pengarna? De som följt med lite vet att supporterföreningen bl.a. har bidragit med 15.000:- till inköpet av Cirrusen. Vi har gjort ett litet "lyft" på Högheden och inköpt en mikrovågsugn och en ordentlig frysbox och det tror vi har varit till glädje för många. Varma mackor är väl inte så dumt och att värma de goda bullarna som mästarebagarn Bosse bakat.

Års dragningen gick av stapeln på Högheden den 25/11, många hade mött upp men fler hade fått plats. Vi fikade och "drog". Högsta vinsten gick till Bosse Vikström (för andra gången) som naturligtvis fanns på plats. Grattis Bosse!

Avslutningsvis får vi önska att vi alla tillsammans skall hjälpas åt att stötta den uppåtgående trend som vi tycks skönja. Vi hoppas att försäljningen av medlemsbevis för 1985 skall gå bra och redovisningen påskyndas.

För supporterföreningen

Kjell Nilsson



TILL SIST

- * Planera för segelflygsektionens möte torsdag den 17 jan 1985.
- * Årsmötet beräknas bli den 16 febr 1985 på Sparta. Vik denna lördag för denna händelse.
- * Nästa nummer av Dratampen beräknas utges i början av april. Material till tidningen är välkomna till redaktionen från och med nu. Adressen finns på första sidan.

