

Drakampen

Luft- och markorgan för
ÄLVSBY FLYGKLUBB

Nummer 6
Aug 1985
Årgång 4

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



ÅRSMÖTE

Årsmötet ägde rum i februari månad på Sparta i Älvsbyn. Som vanligt var det riktig vinter med -30 grader, men värmen inne på Sparta var det inget fel på. Efter årsmötet var det nämligen supé med dans.

Från mötet kan rapporteras att Henry Hällgren avtackades efter många år i styrelsen och som ordförande i segelflygstyrelsen. Henry kommer inte att släppa kontakten med klubben och vi hoppas att han kommer att återuppta flygandet igen. Lasse Lööf fick ta emot supporterföreningens statyett för sin seger i klubb tävlingen. Lasse lär vara fullt upptagen med att putsa vandringspriset så det lär bli någon annan som rör hem det i år.

Supporterföreningen överlämnade ett bidrag på 15.000:-. Det rapporterades också att flygdagen gav ett överskott på 21.000:-.

I övrigt valdes följande styrelse och funktionärer för ÅFK:

Ordförande	Brage Nordström
Sekreterare	Krister Ahlin
Kassör	Stefan Lustig
	Ove Berggren
Motorfl.chef	Tommy Nilsson
	Bi Vikström
Segelfl.chef	Lars-Erik Lööf
Suppleanter	Mats Hedström
	Herbert Öhman

Övr funktionärer

Materielförvaltare	Rune Höijer
Flygplatschef	Kjell Nilsson.

LITEN ORDNINGSFRÅGA

En sommarkväll när jag och en annan "seniormedlem" åkte upp till Högheden för att få oss en kopp och en pratstund verkade flygfältet vara en öde plats. Inte en levande varelse fanns vid klubbstugan. Vi såg oss omkring och upptäckte SUW:en i "varvet". Skolning pågick alltså, men var höll alla friflygare hus? Spåren fanns där i form av övergivna flygplan utanför hangaren. Nåväl - vi stuvade in nämnda klenoder i hangaren och fullföljde därefter vårt ärende för kvällen.

Varför skriver jag nu detta ??

Jo - för att vi alla som håller på med den underbara hobby som segelflygning är faktiskt ska påminnas om att verksamheten är av sådan art att vi alla måste ta vår lilla bit av ansvaret för att det ska fungera. Det är inte meningen att våra nya elever ska vara städgummor och ställa in alla flygplan när dom är klara med kvällsskolningen. Förvissa dig om att det finns andra som tar på sig att ställa in innan du åker hem - i annat fall är det din skyldighet att medverka till att materielen kommer på plats.

Nämnda kväll hör kanske till undantagen men det skadar inte att vi tänker till lite grand innan vi åker från flygfältet efter dagens flygningar.

Trots förmaningarna tycker jag att verksamheten har fungerat bra under säsongen och det är bara att fortsätta att flyga ännu mer.

Lars-Erik Lööf
Segelflygchef

CALLES CRÖNIKA

Ater har en sommar gått och man har fått se världen lite grann från ovan, åtminstone från baksits. Efter vårens kontrollflygningar och sommarens skolning så blir en segelflyglärare litet av expert på nackar - långa nackar, korta nackar, breda nackar, nervösa nackar. Till slut får han svårt att känna igen folk framifrån, men vänd baksidan till så klarnar det med det samma.

Apropå kontrollflygningar så har dom gett anledning till vissa reflexioner. Klubbens piloter håller en jämn och hög standard på sin flygfärdighet, men trots det vill läraren åka med både två och tre gånger inna han släpper upp piloten på egen hand. Det är inget underkännande av flygskickligheten utan beror på att piloten har så dålig rutin eller är spänd efter en lång tids flyguppehåll att läraren vill att han ska känna en extra säkerhet bakom spaken. Dessutom - följ upp kontrollflygningarna med att flyga ensam helst samma dag. Försök sedan att flyga så flitigt som möjligt. Ju mer flygrutin man har desto säkrare känner man sig och desto roligare är det att flyga. Flygning är en färdighet som kräver kontinuerlig träning för att upprätthållas. Föreställ er i jämförelse en bilförare som efter att ha tagit körkortet gör tre - fyra svängar runt kvarteret varje sommar.

Många gånger när jag går ut på fältet och jagar på grabbarna att fara upp och flyga får jag till svar "det är ingen idé - jag ramlar bara ner" eller "jag väntar tills det blir kanonväder". Vad tror ni att de rutinerade piloterna i klubben gjorde de första 200 starterna - jo de ramlade ner!

Övning ger färdighet. Om man bara flyger när det är kanonväder kan man bara hålla sig uppe när det är kanonväder. Försöker man hålla sig uppe i dålig termik upptäcker man att det överraskande ofta är kanonväder. Ofta när jag skolar är det bra termik med 2-3 meters stig men alla entusiasterna står på backen. Det verkar som om ingen vill vara först att pröva och mina rapporter tror visst ingen på. Jag har väl ett opålitligt utseende kantänka.....

Men - invänder någon - man får ju vänta så länge på sin tur att man inte hinner flyga tillräckligt för att få någon träning. Då kommer vi in på frågan om vi har för få flygplan i klubben. I och för sig är det få dagar under året när flygplanen inte räcker till. Ska vi ha tillräckligt stor fplpark för att kapa dom topparna kommer vi att få orimliga timpriser. Första åtgärden borde vara att sprida flygandet över så många vardagar som möjligt. De tre senaste åren har vi haft flygning organiserad från mitten av juni till mitten av augusti, men dessvärre har alltför få friflygare utnyttjat möjligheten att flyga på vardagarna. Har det brustit i informationen? Ska vi försöka göra Högheden mer familjevänligt så att det blir lättare att få med B & B dit?

Redan nu är det faktiskt väldigt trevligt att tillbringa en vecka av semestern där. Övernattningsmöjligheterna är goda, dusch finns, diskmaskin finns. Får vi till bastu och ordnar till klubblokalerna lite mysigare så blir det högsta klass.

Trots allt tror jag att någon sorts nyanskaffning är nödvändig, om inte annat så för att verksamheten inte ska gå tillbaka. Vad vill vi ha? I sommar har det diskuterats livligt om motorseglare, K8, skolkärra i plast, Pawnee mm. Problemet är bara att allt hänger ihop. Ett nytt flygplan kräver mer resurser på skolsidan för att få ett nyttillskott av piloter, ökad utbildning kräver fler ensitsare för att vi ska kunna ta hand om de nya certen. Fler flygplan kräver ökad bogserkapacitet - det tar idag 1½ timme att få upp hela fplparken i luften. En motorseglare då? Jag tror inte att en motorseglare skulle inverka negativt. Den nyttjas på andra tider och av sådana piloter som annars flyger litet. Erfarenheterna från andra klubbar är goda.

Det billigaste alternativet skulle vara en K8. Den skulle nyttjas av den största målgruppen - de nyblivna certinnehavarna. Sedan kommer skolsidan där något snart måste göras. Törs vi satsa på duk och trä när det blir allt svårare att få folk till bygglokalen?

Några priser för intresserade: motorseglare 100.000 - 300.000, K8 30.000 - 60.000, skolflygplan i plast 150.000 - 300.000, Pawnee 100.000 - 175.000.

Nå-det rör ju på sig och det är huvudsaken. I år har vi flugit mer, längre och fortare än någonsin. Tre nya i elitklassen, ledarposition i allsvenskan, div 2 norra, fina placeringar i DM mm. Bästa dagen på Högheden flög vi 1500 km med en 50 mil, två 30, tre 10 och två 5 milasträckor. Fler bör pröva sträcka - sen går det av bara farten.

Far och flyg

Calle

DM 1985

AFK stod i år som arrangör av DM norra i segelflyg. J. avlingar. J. genomfördes första veckan i juli på Rommeled utanför Borlänge. Kjell Proppell fungerade som tävlingsledare efter att ha tränat som dito under SM. I övrigt bestod funktionärsstaben av idel nybörjare där många aldrig bevisat en segelflygavling. Som representant för de tävlande måste jag här få tacka samtliga funktionärer för en väl genomförd tävling. Från AFK deltog inte mindre än 7 piloter som gjorde goda resultat. Se artikel på annan plats i tidningen. Här nedan presenteras resultaten.

SLUTRESULTAT, Tävlingsdag 1 - 4

DM-NORRA 6 Juli 1985

Klubbklassen

PLAC	PILOT	FLYGPLAN	KLUBB	TOTP.
1	Bo Nystrom	Pilatus B4	AFK	3645
2	Bo Wikstrom	SF 27 A	AFK	3601
3	Robert Henriksson	Zugvogel III B	öSFK	3532
4	Ake Abrahamsson	Pirat	öSFK	3171
5	Ola Andersson	Ka 6 Cr	VFK	3082
6	ars-Erik Looft	Pilatus B4	AFK	2995
7	Ulf Johansson	Ka 6 Cr	AFK	2946
8	Bo Forsberg	Bergfalke III	GFK	2851
9	Mats Kristiansson	SF 26 A	öSFK	2843
10	Tommy Nilsson	Pilatus B4	AFK	2766
11	Magnus Astrand	K8 B	GFK	2476
12	Ake Westerlund	Pirat	SSFK	2368
13	Lars Ostling	K8 B	BFK	2238
14	Dag Sollén	Astir CS Jeans	AFK	1980
15	Anders Hansson	Pirat	OFK	1341

Standard/oppena klassen

PLAC	PILOT	FLYGPLAN	KLUBB	TOTP.
1	Håkan Schweitzer	Std Circus G81	OFK	3226
2	Olle Johansson	Astir CS	BFK	2990
3	Hans Jernegård	Pik 20	öSFK	2885
4	Nils Kacko	LS 1 f	AFK	2702
5	Kjell Dalshelm	LS 3-17	VFK	2468
6	Carl Olsson	Std Circus G81	AFK	2108
7	Lars-Ake Thunell	Astir CS	BFK	2081
8	Lars Asplund	LS 3	AFK	1605
9	Peter Zetterqvist	Phoenix C	AFK	625

SLUTRESULTAT LAG, Tävlingsdag 1 - 4

DM-NORRA 6 Juli 1985

PLAC LAG	ID PILOT	FLYGPLAN	KLUBB	LAG TOTP.
1	7 H6 Lars-Erik Looft 35 Bo Wikstrom	Pilatus B4 SF 27 A	AFK AFK	908 2995 931 3601
2	6 F1 Bo Nystrom 29 Tommy Nilsson	Pilatus B4 Pilatus B4	AFK AFK	1000 3645 863 2766
3	8 6 Robert Henriksson L2 Mats Kristiansson	Zugvogel III B SF 26 A	öSFK öSFK	945 3532 873 2843
4	9 07 Ake Abrahamsson 7 Hans Jernegård	Pirat Pik 20	öSFK öSFK	930 3171 978 2885
5	5 62 Ulf Johansson R1 Nils Kacko	Ka 6 Cr LS 1 f	AFK AFK	190 2946 935 2702
6	1 68 Ola Andersson X9 Kjell Dalshelm	Ka 6 Cr LS 3-17	VFK VFK	90 3082 977 2468
7	3 50 Magnus Astrand 49 Bo Forsberg	K8 B Bergfalke III	GFK GFK	738 2476 757 2851
8	2 W2 Lars-Ake Thunell U1 Olle Johansson	Astir CS Astir CS	BFK BFK	888 2081 801 2990
9	4 H3 Anders Hansson 02 Håkan Schweitzer	Pirat Std Circus G81	OFK OFK	776 1341 1000 3226
10	10 T9 Dag Sollén 01 Carl Olsson	Astir CS Jeans Std Circus G81	AFK AFK	29 1980 365 2108
				4088

Jag har av styrelsen fått uppdraget att utreda möjligheterna att finansiera ett köp av en motorseglare. Bo Vikström har fått uppdrag att undersöka marknaden och lägga fram förslag på lömpliga objekt. Inköpspriset beräknas till ca 100 000:-

Klubbens ekonomi är sådan att ytterligare lån med tillhörande räntekostnader skulle fördyra all flygverksamhet. Således återstår möjligheten att ta upp medlemslån.

Medlemslån

Medlemmarna erbjuds att låna ut pengar till ÄFK för inköp av en motorseglare. ÄFK förbinder sig att återbetala (amortera) lånet med 1/5 per år, samt att ge 10% på lånebeloppet i form av en rabatt på flygtimpriset, dock skall den rörliga kostnaden täckas.

Kalkyl

	Inköpspris	100000:-
	Försäkring	6000:-
Fast	Amortering	20000:-
del	Övrigt	5000:-
	Bränsle/Tim	35:-
Rörlig	Motor/Tim	30:-
del	Övrigt/Tim	10:-

Med ett flygtidsuttag på 300 tim årligen skulle timpriset (motortacho) bli 105:- fast del + 75:- rörlig del summa 180:-

Ex:A-son lånar ut 10500:- till ÄFK. Han får 10% rabatt och flyger alltså på de rörliga kostnaderna 75:-
B-son lånar ut 2000:- . Hans 10% rabatt blir 20:- och han flyger alltså för 160:-

Detta är ett förslag och siffrorna kan komma att justeras lite. Styrelsen har inte haft tillfälle att granska och godkänna idén, men om vår motorseglare skall bli verklighet så måste vi dra igång nu.

Ring till Åke Carlsson 0921/68353 arb eller 65757 bost och tala om hur billigt du vill flyga, eller hur mycket du är beredd att låna ut.

Åke

SUPPORTERLOTTERIET

Försäljningen av årets supporterlotter har gått i det närmaste friktionsfritt. Redovisningen har gått både snabbt och smidigt.

Här är dragningslistan:

	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUNI	JULI
250:-	82	218	179	251	213	69	277
100:-	42	91	40	262	298	287	166
100:-	208	183	251	215	182	193	86
50:-	43	75	171	175	282	285	45
50:-	46	235	277	222	187	202	153
50:-	109	231	140	113	296	220	246
50:-	189	62	249	136	69	128	149
50:-	175	2	172	26	14	89	52
50:-	231	236	250	25	279	65	199

detta var allt från fru Fortuna.

HEMAVAN WAVE CAMP

Det är åter dags för det årliga fjällflygläget i Hemavan.

Anmälan sker snarast till Lasse Löf på tel 0920-41368.

Läget startar lördagen den 14 september och pågår i första hand fram till 22 september. Vi kommer med största sannolikhet att förlänga läget så att flygning blir möjlig även 23 - 28 september om det går att lösa med hemtransporter av materielen. Det är därför viktigt att de som kan ställa upp med dragbilar meddelar Lasse Löf detta så snart som möjligt. Ersättning utgår med 400:- per flygplanvagn t o r Hemavan.

Lägeravgiften är fastställd till 100:-. För de medlemmar i ÅFK som använder klubbägda flygplan kommer en avgift på 50:- till detta för att täcka transportkostnaderna. Avgiften betalas till lägerkassören i Hemavan senast innan hemfärden.

När det gäller husrum har Lasse förvarnat Hemavans Vårdshus om att vi kommer. Bokning av stugor eller annat husrum får lägerdeltagarna sköta själva.

De som är intresserade av att bogsera under läget anmäler sig till sir Herbert på tel 0920/13239.

Vi räknar med att samtliga klubbflygplan kommer att vara på plats i Hemavan under läget. Syrgasutrustning ska vara monterad i Pilatus, Astir och Bergfalke 4. Eventuellt kan installation ske även i Cirrusen. I vanlig ordning hör syrgasmask till den personliga utrustningen.

En liten påminnelse till er som tänker åka till Hemavan men som inte förnyat eller ansökt om sportlicens för deltagande i RST. Hör av er till Bo Vikström på tel 0920/62848 så ordnar vi med den ansökan.

Ett allmänt klubbmöte kommer att hållas före Hemavanläget där det ges möjlighet att få frågor besvarade. Ni som vill ha ytterligare information kan dessutom ringa till Lasse Löf (0920/41368) eller Bo Vikström (0920/62848).

BAKSITS FÖR HARRY

Harry Öhman har kommit hem från Alleberg som nybliven segelflyglärare och är i full gång med att utbilda nya piloter.

Bergfalkarnas försäkringar är:

- kaskoförs.
- ansvarsförs.
- sittplatförs.

KASKIFÖRSÄKRING -- för skada på flyoplanet -- gäller med självrisk 10 % av skadebeloppet, dock högst 3000 kr.

Premien beräknas efter resp. flyoplans åsatta värde. SNU har försäkr.värdet 55,000 kr och IL 131,000 kr.

Instrument och radiotrustning till visst belopp ingår.

Premienivån fastställas efter föregående års resultat för kollektivet.

Blir en Bergfalka "utslagen" finns vissa möjligheter att genom FUS hyra ersättningsförl.

ANSVARSFÖRSÄKRING -- har ersättningsbeloppet 2 milj. Både vid person och egendomskada. Självrisk 500 kr. vid egendomskada.

SITTPLATSFÖRSÄKRING -- båda siffrorna omfattas. Omfattning och ersättningsbelopp är som för ensats. seneförl. eller

-- dödsfallsbelopp 50,000 kr.

-- invaliditetsersättning 100,000 kr.

Vad kostar det då att ha Bergfalkarna försäkrade?

Jo -- sådär en 11,000 kr per år!

Något om vårt personförsäkringskydd vid flygning

Sittplatförs. omfattning har översiktligt redovisats vid genomgång av resp. flyoplans försäkringar.

Ersättningsbeloppet, särskilt invaliditetskapitalet, måste betraktas som otillräckligt.

Därför och då de ekonomiska aspekterna för en skadedrabbad är viktiga bör var och en ta reda på hur det egna försäkringskyddet är ordnat.

Särskilt viktigt är det för ungdomarna i klubben som kanske går i skola eller ännu inte kommit in i arbetslivets "försäkrings-system".

Som hjälp på traven önskar därför här och nu en, om än kortfattad, redovisning över försäkringsförhållandena i vårt samhälle.

I det sammanhanget -- får jag fråga -- hur många av de vid genomgången på F 21 närvarande har tagit till vara möjligheten att hos sitt eller annat försäkringsbolag låta utreda det egna försäkringskyddet?

Det kan finnas brister i DITT försäkringskydd tex. vid flygning som DU borde "tappa till".

De försäkringar som finns i vårt samhälle och som i en eller annan form berör personskyddet är följande:

Allmänna försäkringar

- Sjukförs.
- Allm. folkpension (AFP)
- Tilläggs pension (ATP)

Kollektivavtalade försäkringar

- Sjuklön
- Tjänstegrupp-liv
- Arbetsmarknadsförs. (AMF) som dock i vårt sammanhang har mindre intresse.

Privatliga försäkringar

- Gruppliv
- Olycksfallsförs.
- Skolungdomsförs.
- Pensionsförs.
- Kapitalförs.
- m.fl.

Kommentar:

Här till höger har lagts till en kort beskrivning över det skydd som samhället ger via allmän försäkring.

Då området är stort och om Du vill veta mer -- kontakta din försäkringsman/ kvinna!

Här skall bara nämnas att skolungdomsförs. normalt inte ersätter skada genom flygning.

Gruppliv och olycksfallsförs. är i regel täckande även för personskada vid flygning och innehåller även ers. för sveda och värk, lyte och men, liksom förstas dödsfalls och invaliditetsbelopp.

Sluttat om försäkringar för denna gång! Men -- i något senare nummer kanske det kommer något om klubbens förs. för den icke flygande materialen våra egna hemförs. giltighet i klubbssammanhang etc.

Åke A.

FÖRTIDSPENSION OCH HANDIKAPP-ERSÄTTNING TIDIGAST FRÅN 16 ÅR

Den som fått sin arbetsförmåga varaktigt nedsatt med minst hälften kan få förtidspension.

En förtidspensionär som saknar eller har låg ATP (vilket gäller för de allra flesta ungdomar) får i år högst ca 39,000 kr per år i förtidspension genom folkpensioneringen inklusive pensionstillskott. Förtidspensionen är skattepliktig.

Handikappersättning betalas ut antingen som tillägg till förtidspension. Ersättnings storlek är beroende av hjälpbehovets omfattning och merutgifternas storlek. Årsbeloppet kan i år som högst bli ca 13,000 kr. Handikappersättningen är inte skattepliktig.

Vad förtidspensionen och handikappersättningen utgör när ditt barn vuxit upp är beroende av riksdagsbeslut och basbeloppsutvecklingen.

SKOLFÖRSÄKRING

Skolförsäkringens omfattning varierar beroende på kommun men gäller alltid enbart vid olycksfall, inte vid sjukdom. Alla skolelever är olycksfallsförsäkrade under den vanliga undervisningen och på vägen till och från. Barn i förskolor och familjedaghem har i regel samma försäkringskydd som skolbarnen.

Förvissa dig själv om skolförsäkringens omfattning i just din kommun, så att du inte är ovetande om vilka luckor den har.

ÖVRIGA FÖRMÄNER FRÅN SAMHÄLLET

Handikappade kan erhålla vissa speciella bidrag eller annan hjälp, utöver ovanstående. Som exempel kan nämnas bostadsbidrag, färdtjänst, ortopediska hjälpmedel och reducering av bilkostnader.

VÅRA FÖRSÄKRINGAR IGEN.....

De som övervar segelsekt, åren 1921 fick en allsidig information i försäkringsfrågor av herrar Evert Lyckeberg och Erik-Anders Hansson.

Everts framställning visade också att vi, efter förmåga, medverkat till bolagens minskade vinster!

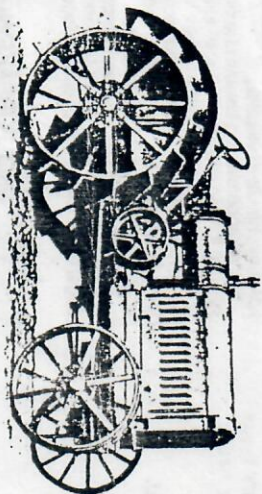
Men - den visade också att försäkring för OSS varit ett måste med den OFUR vi haft senaste åren!

Ändå - OM inte oturen förfallit oss - skulle vi inte ha haft kostnader för självrisker, haft lägre premier och större flygtidsuttag.

Låt oss därför verka för ett 1925 med mycket flygande men mycket skadefritt!

Allt kan inte förebyggas - men mycket.

Exempel: förtöj väl!



Detta årebar(nästan) med Sullen är exempel på lämplig förtöjningsanordning som kan finnas tillgänglig ute på åker och äng!

0

I ett tidigare nummer av Drakten har Kascoförsäkring för våra motorflyg, och ensite segelflyg, behandlats.

Trots försäkringsinfo. på F 21, eller som komplettering, har vi här tagit i ansvarsförsäkring och sittplassförsäkring för våra motor- och ensite segelflyg.

ANSVARSFÖRSÄKRING - gäller vid skadeståndskyldighet mot tredje man för skada i följd av luftfart. Skadeståndskyldigheten är objektiv d.v.s. att flygare/förare får nästan undantagslöst betala skada som uppkommer.

Cubens ansvarbelopp är 2 milj. vid personskada och 500.000 kr vid egendomsskada. Självrisk bara vid egendomsskada och 1.000 kr.

Cessans ansvarbelopp är 2 milj. resp. 1 milj. Självrisk 1000 kr vid egendomsskada.

Desutom finns för Cessan en pilotansvarsförs. som ersätter skada som enligt lag kan åläggas förare/brukare eller ägare av flygplanet och för personskada som tillfogas person som befordras med flygplanet. Högsta ersättningsbelopp är 500.000 kr per person.

Ensite, segelflygplanet har ansvarbeloppet 2 milj. vid såväl person som egendomsskada.

De användas ofta i tävlingsammanhang och då är det krav på det högre ansvarbeloppet även vid egendomsskada.

Självrisk vid egendomsskada 1000 kr.

Årspremien ansvarsförs. för nämnda flygpl. är runt 3.700 kr. Inkluderat också pilotansvarsförs. för Cessan.

SITTPLATSFÖRSÄKRING - ersätter personskada som kan drabba person i flygplanet.

Den är egentligen en olycksfallsförs. och innehåller som sådan dels ett dödsfallsbelopp dels ett belopp som utges om invaliditet uppkommer.

Invaliditetsersättningen utges efter graden av invaliditet med i försäkringsbrevet angivet belopp som grund.

Angivet ersättningsbelopp utges således vid 100 % invaliditet. Kostnader för protoser och hjälpmedel, läke- och resekostnader samt tandbehandlingkostnader ersättes också men inte sveda och värk, lyte och men eller inkomstbortfall.

Ersättningsbeloppet för våra flygplan är:

Cuban och ensite, segelflygplan

— dödsfallsbelopp 50.000 kr.

— invaliditetsers. 100.000 kr.

Cessan

— dödsfallsbelopp 50.000 kr.

— invaliditetsers. 130.000 kr.

Vår sammanlagda årspremie för sittplassförs. är 3.100 kr (1924)

Där lämnar vi försäkringsfrågan för motorflyg, och ensite, segelflyg, för att i stället ägna en stund åt Bergfalkarnas motsvarande.

Sedan ett antal år tillbaka finns flygklubbarnas ömsesidiga skaderegleringskassa, FÖS, i vilken samtliga flygklubbar i Bergfalkar är försäkrade.

Försäkringen administreras helt av FÖS med återförsäkring i Flyg - Hansa.

TREDJE GÅNGEN GILLT.....

Så skulle jag flyga DM för tredje gången, detta trots att det egentligen var Herberts tur att flyga med "bolagets" Pilatus.

Herbert blev bogserchef istället, han hade ju dom rätta yttre förutsättningarna - kulmage och mustasch" - enligt Roos. Vi som skulle tävla bestämde att träffas hemma hos Bosse vikström för attom möjligt förbereda oss, åtminstone teoretiskt. Jag tror faktiskt att denna genomgång och dom gemensamma förberedelserna efter briefing hade viss betydelse för dom fina resultat som vi gjorde.

AFK deltog med inte mindre än sju flygplan i detta DM, fem i klubbklassen och två i standard/öppen klass. Calle Olsson och Peter Zätterqvist flög Cirrus resp. Phoebus i standard/öppna.

Tommy Nilsson, Lasse Lööf och jag flög Pilatus medan Bosse Vikström flög SF 27 och Dag Sollén nötte på Astiren.

Även Tupperware:n (plast) gick i klubbklassen, dock utan att kunna hävda sig bland trä, duk och järnflygplan.

Vid mina tidigare DM-startar har det inte varit några nämnvärda begränsningar i luftrummet över Dalarna. I år har Borlänge TMA medfört en del begränsningar, bl a fick vi inte flyga i en ganska stor sektor ner mot Hedemora. Dessutom skulle vi runda tornet och det var väl inte alltid så högt över tornet som vissa av oss kom ibland.

Så till tävlingen dag för dag.

Söndagen den 30 juni.

Tävlingsledaren Kjell Nordström lägger en bruten bana Romme-Längen-Rembo och åter samma väg. Tyvärr började det regna längs första benet så det var inte möjligt att komma fram till brytpunkten för dom flesta. Ingen tävlingsdag.

Måndagen den 1 juli

Först vid 15-16 tiden blev det flygbart, tyvärr lite sent för att vi skulle hinna flyga runt banan med så sen starttid. För övrigt samma bana som dagen innan.

Tisdagen den 2 juli

Kjell utlyser banan Romme-Längen-Rembo och tillbaka.

I klubbklassen kom 9 av 15 flygplan runt banan, däribland Dagge, Bosse W och Bosse N. Vinnare i klassen blev Ola Andersson från Dala-Järna. Han hade den fula ovanan att flyga ifrån oss andra.

Det var bara Tommy från Älvsbyaffian som blev utan hemgångsöl, ja Calle och Peter

också förstås, men dom flyger ju Tupperware.

Onsdagen den 3 juli

Vädret ser lovande ut och Kjell utlyser 318,2 km för båda klasserna. Banan blir Romme-Heby k:a-Norberg fpl-Simtuna k:a-Rommeled.

Vädret i det område vi skulle flyga var rätt så bra. Det var bara det att vid Romme hade det pajat ur. Jag och Ola Andersson går över startlinjen ungefär samtidigt. Ola väljer en något annan väg än jag på första benet ner mot Heby, å mycket riktigt - han var där några minuter före mig. På andra benet - mellan Heby och Norberg - möter jag Tommy i höjd med Avesta. Han är på väg ner till Heby och låter synnerligen irriterad på vädret och sig själv. "Hej Filip 1, har du sett något flygfält" frågar han. Näe säger jag. Tommy påstod att det bara steg med 1/2 meter i hans Pilatus. För oss andra var stiget 2-3 m för att någon gång vara upp till 5 m.

I radion hörde jag att 68:an och 62:an - båda Ka 6 - hade rundat i Norberg. Jag såg dom inte, dom låg nog 15-20 min före mig.

Tredje benet Norberg-Simtuna bjöd på flygning efter molngator. Jag hörde i radion att 7:an landade ute. Vi var tillsammans vid brytpunkten i Norberg. Strax före det jag rundade Simtuna hörde jag att Ola rundade (68:an). Jag hade alltså tagit tillbaka lite tid på detta ben. Nu återstod bara finalbenet på drygt 10 mil.

Det sämsta var att vädret började paja ur. Jag hinner upp Ola över By samhälle. Där tankar vi höjd till 1700 m innan vi går vidare. För att bli kvar i luften måste vi dra oss uppåt mot Torsåker ganska långt öster om finalbenet. Jag följer med till Hofors och därifrån glider jag in under molnskärmen som har släckt ut all termik. Jag kommer till Hedemora på 800 m. Där finns en liten solbelyst fläck som ger 1/2 m stig. Jag kurvar mig upp till 1200 m. Nu är det motvind på detta ben så jag driver bakåt hela tiden och lämnar tyvärr blåsan trots att det stiger och fortsätter glidningen hemåt. Jag hade hört Ola rapportera 2100 m över Torsåker och från den höjden skulle han komma hem trodde jag.

Bosse Wikström som hann ifatt oss i Hofors och sen valde ett mellanting mellan Olas och mitt vägval kom längst. Det saknades inte många kilometer till flygfältet. Jag landade i Stora Skedvi ca 1 mil från målet. Ola landade någonstans vid Långshyttan. Bosse Wikström vann med Ola på andra plats och undertecknad på tredje. Lasse, Tommy och Dagge fick platserna 8, 13 och 14.

Jag är jättenöjd efter drygt 6,5 timmar i luften.

Torsdagen den 4 juli

Ingen tävlingsdag. Tyvärr havererar Peter vid utelandning i en kohage. Skador på flygplanet av stängselstolpar och taggtråd. Dessbättre bara materiella skador. Även Borlänges ena

Astir har tävlat färdigt då landnings-
stället blivit skadat vid utelandning på
ett stenigt fält.

Fredagen den 5 juli

Vår uppgift är att flyga nästan 16 mil
Romme-By k:a-Norberg fpl-Långens väst-
spets-Romme. Detta är känt område numera.
I dag är det knallväder och alla flyger
runt i båda klasserna. Till alla AFK:ares
stora glädje vinner Calle med goda 81,7
km/tim.

I min klass vinner Ola igen med Ulf Jo-
hansson på andra plats, Bo v 4:a, jag
5:a, Tommy 6:a, Lasse 10:a och Dagge 11:a.

Lördagen den 6 juli

I dag ska vi västerut 135,6 km till Gag-
nef k:a-Dala Järna k:a-Gagnef k:a-Romme-
hed. Vädret är bra för segelflygning.

Jag är lite nervös, detta märks inte minst
av att jag måste pinka redan innan start-
linjen öppnar bara efter 1 timmes flygn.

Jag börjar vara en hejare på att fylla
plastpåsen utan allt för mycket spill.

Nåväl - jag går över startlinjen och får
en dålig startblåsa som jag svänger i nå-
gra varv innan jag fortsätter mot Gagnef.

Nästa blåsa var inte bättre, men den mäs-
te jag ta för att överhuvudtaget bli kvar
i luften. Jag förlorar säkert 20 min på
detta så jag beslutar att gå hem för att

ta en ny startlinje. Det visar sig vara
ett bra beslut. Medan jag kämpade för att
ta mig upp hade Ola landat ute. Det vis-

ste jag inte om eftersom jag legat kvar
på klubbfrekvensen som man skulle göra.
Ola var tydligen nervös han också. När

sedan 62:an landade i Dala Järna så stod
det hela mellan Bosse V och mig.

Jag fick en tämligen problemfri flygning
till Gagnef och vidare upp till Dala Jär-
na och åter till Gagnef. Men se där bör-

jade det att strula till sig med dåliga
stig. Jag hade 1000 m i Gagnef så jag
gled försiktigt hemåt. Efter lite stig

på rakkurs såg jag att det skulle räcka
ända hem. Finalglidningsskivan bekräftade
det också.

Det slutade med att jag vann denna sista
dag och därmed hela tävlingen.
Vem hade väl trott det. Inte jag!

Bo Nyström

TREDJE DIAMANTEN ???

Kjell Propell som nu har sportlicens för
Norrköping, passade på att flyga 50 mil med
Cirrusen när han var uppe på semester.

Nu hade den gode Propell lite väl bråttom vid
val av bana vilket har medfört att han riske-
rar att få den underkänd vid ansökan om den
tredje diamanten. Felet var att samma bryt-
punkt användes två gånger. Den bana han flög
var Högheden-Botsmark-Fällfors-Botsmark-Hög-
heden med en snittfart på 79 km/h.

Synd om den fina prestationen inte ska belö-
nas med en diamant.

Samma dag som Kjell flög 50 mil lyckades
Calle Olsson och sir Herbert med var sin 30-
milabana och kommer därmed in i guldklubben.
De tre lyckliga piloterna blev naturligtvis
välkomnade med var sin vattenhink.

Silver C sträckan på 5 mil har i sommar både
Stig-Arvid Nyström och Tommy Jönsson klarat.
Stig-Arvid som gjorde 5-timmars dagarna inna-
kan rama in sitt silver C diplom redan i
höst.

I RST har vi fått några nya sträckflygare.
Tommy Jönsson, Urban Zolland och Hans Land-
stedt har flugit sina första 5-milabanor
och det finns fler som ligger i startgroparna.

Ni som saknar Instamatic-kameror för bryt-
punktsfotografering kan höra av er till
Rune Höjer. Det ryktas att han har köpt in
10 st för att sälja vidare till hugade.

