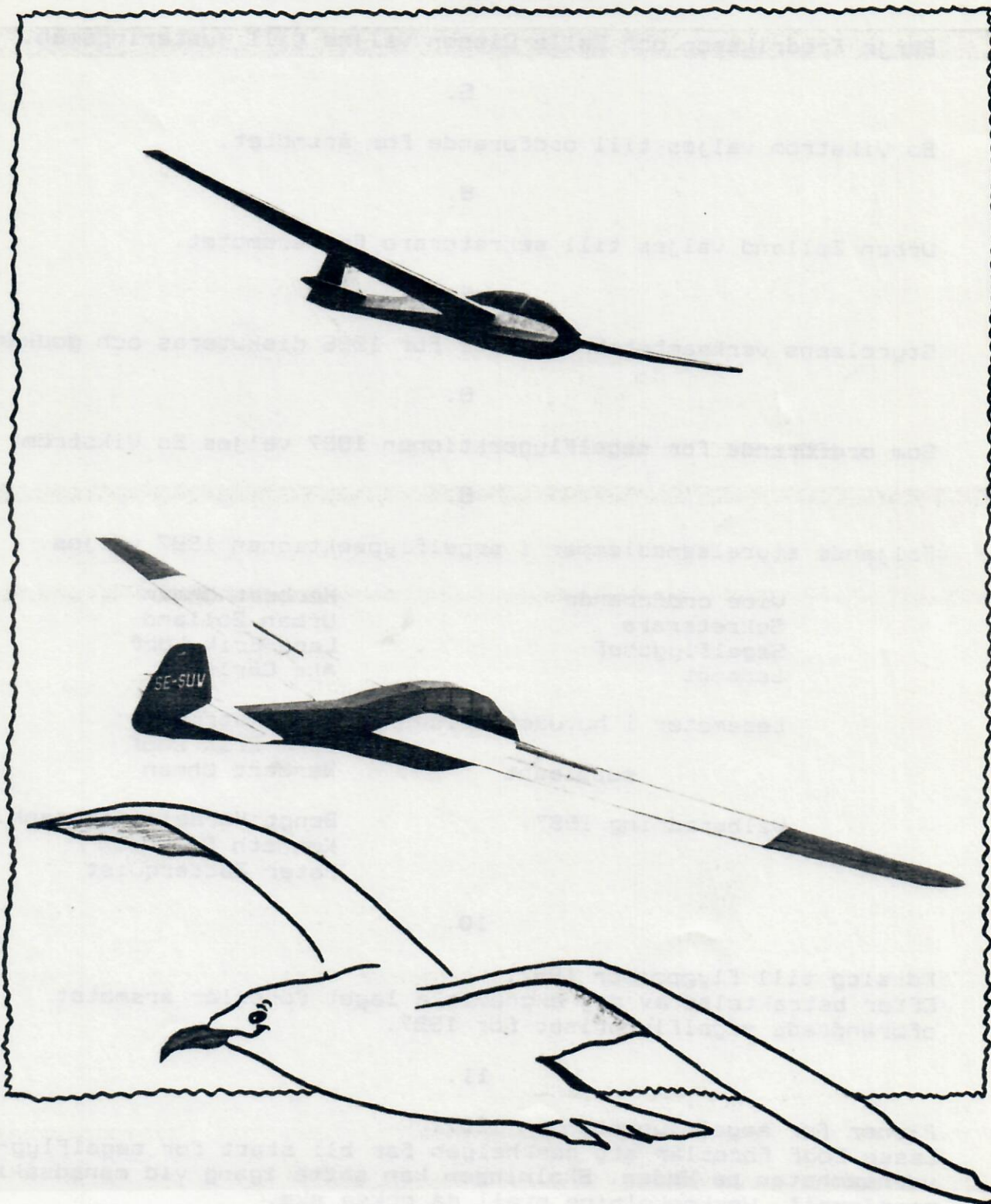


dratampen

Luft- och markorgan
för
Älvsby Flygklubb

Nr 10
Mars 1987
Årg 6

Dratampen, c/o Bengt Hardell, Styckjunkargatan 1, 951 53 LULEÅ



1.

Årsmötet öppnas av Bo Vikström.

2.

Dagordningen fastställs.

3.

Mötet förklaras behörigen utlyst.

4.

Börje Fredriksson och Calle Olsson väljes till justeringsmän.

5.

Bo Vikström väljes till ordförande för årsmötet.

6.

Urban Zolland väljes till sekreterare för årsmötet.

7.

Styrelsens verksamhetsberättelse för 1986 diskuteras och godkännes.

8.

Som ordförande för segelflygsektionen 1987 väljes Bo Vikström.

9.

Följande styrelsemedlemmar i segelflygsektionen 1987 väljes.

Vice ordförande
Sekreterare
Segelflygchef
Ledamot

Herbert Ohman
Urban Zolland
Lars-Erik Löf
Åke Carlsson

Ledamöter i huvudstyrelsen
suppleant

Bo Vikström
Lars-Erik Löf
Herbert Ohman

Valberedning 1987.

Bengt Hardell (sammank.)
Kenneth Eriksson
Peter Zätterquist

10.

Förslag till flygpriser 1987.

Efter betraktelse av det ekonomiska läget föreslår årsmötet
oförändrade segelflygpriser för 1987.

11.

Planer för segelflygsäsongen 1987.

Lasse Löf föreslår att påskhelgen får bli start för segelflyg-
verksamheten på Heden. Skolningen kan sätta igång vid månadsskiftet
mars/april. Veckoskolning skall då också ske.
Flyttning till Högheden i början av juni.

Flygning under veckorna startar vid midsommar. Under första veckan i juli pågår som vanligt DM i segelflyg varvid endast 2-sitsarna finns tillgängliga på Högheden.

Söndagen den 12 juli planeras en flygdag i Piteå.

Hemavan blir i år v. 38 och v. 39.

Motorseglaren beräknas komma igång i slutet av mars.

Lasse upplyser om att ytterligare en Bergfalke har inköpts. Det är en Bergfalke III av 1967 års modell.

SUW:en skall användas för C-skolning och III:an och IV:an till övrig skolning samt friflyg.

Instrumentkurs kommer att hållas av Calle Olsson under sommaren.

Information skall ske i Dratampen. Calle får i uppgift att skriva nånting om detta i tidningen.

Calle skall utbildas till handledare för utbildning av steg 3-tränare. Steg 3-tränarna skall rekryteras från steg 2.

12.

Övriga frågor.

Harry tar upp frågan om gratis stort paket (stort paketpris) för de elever som blir klara under en säsong. Detta för att uppmuntra de nyutbildade till intensiv flygträning under resten av året. Frågan debatteras och diverse argument för och emot framkom. Frågan bollas åter över till styrelsen.

Ake Carlsson berättar att motorsektionens styrelse behandlat frågor ang. Cub:en vid möte 870113. Cuben har 1500 tim kvar på motorn, men har en nära förestående omdukning framför sig, vilket innebär att den måste påkostas ca. 50000:-. Försäljning nu bör vara fördelaktig p.g.a. de många timmarna kvar på motorn.

Start för nybörjare blir den 22 januari kl. 19.00 på S 3.

Lasse uppmanar de närvarande att tipsa intresserade om starten.

Lasse upplyser även om att en ny radiokurs startar under våren.

I samband med kursen har eftersläntrarna för radiocertat chans att få det klart.

Intresseförfrågan om fest i samband med huvudstyrelsens årsmöte. Eventuellt i Luleå helgen 28 februari.

Tommy Nilsson berättar att de under sommaren gästade tyskarna med Cessnan flera gånger skickat presenter till klubben.

Vi bör skicka en hälsning från Australien och tacka dem.

Bengt Hardell som tar på sig ansvaret för Dratampen gav följande hålltider: Första utgivningen 15 mars. Manusstopp 1 mars.

Andra utgivningen 15 juni. Manusstopp 1 juni.

Tredje utgivningen 1 september. Manusstopp 20 augusti.

Älvsby Flygklubb premierade Harry Ohman för sina insatser som segelflyglärare under 1986. Brage överlämnade en check på 500:-.

Brage informerar om kommande allmänna klubbmöten:

Första mötet första måndagen i april. Andra mötet första måndagen i juni. Meddelas i Dratampen.

Synpunkter om Pawnee:

Den är ensitsig (nackdel för passagerarflygning).

Flygsäkerhetsmässigt är Pawnee bättre än Cub:en på Högheden.

13.

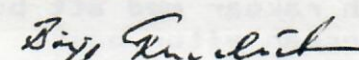
Mötet avslutas.

Vid protokollet


Urban Zolland


ordf. Bo Vikström

Justeras


Börje Fredriksson


Carl Olsson

Bogserförare !

Inför segelflygsäsongen 1987 kommer jag att göra upp en bogserförarlista. Detta innebär att jag sätter in klubbens bogserförare på en lista liksom flygledarlistan.

Om angivna dagar ej passar får Du själv ordna byte med någon annan bogserförare samt meddela respektive flygledare om bytet.

Säsongen beräknas komma igång i mitten av april. Vi bogserar först med Cessnan, sen får vi se vad som kommer.

Inför säsongen vill jag att ni bogserförare hör av er till mig om ni har speciella önskemål om bogsering. Tänk också över hur ni önskar bogsera under sommaren.

Ring mig på tel 0921-73537.

Hälsningar
Thomas Lindgren



CHECKLISTA FÖR BOGSERFÖRARE

Checka att du:

- ansvarar för din dag. Om du ej kan ställa upp på den dag du åtagit dig är det upp till **DIG** att ordna ersättare. Meddela ändring till segelflygledare eller lärare. Kolla med segelflygledare när du ska infinna dig samt när verksamheten beräknas avslutas för dagen
- i övrigt följer bestämmelser för flygning.
- ej avlägsnar dig från verksamheten utan att ha utsett en ersättare.

Thomas L

JOURLISTA FÖR FLYGLEDARE

Instruktion för flygledare finns i DRATAMPEN nr 8.

17/4 Bo Nyström
18/4 Tage Holkvik
19/4 Hans Landstedt
20/4 Peter Zätterqvist

25/4 Sven Berggren
26/4 Gunnar Ekberg

1/5 Olle Ekberg
2/5 Göran Kempe
3/5 Ulf Jonsson

9/5 Eyvon Nordström
10/5 Stig A Nyström

16/5 Mats Nilsson
17/5 Kjell Nilsson

23/5 Börje Fredriksson
24/5 Åke Andersson

28/5 Bert-Arne Nilsson
29/5 Patrik Nordlander
30/5 Camilla Sedholm
31/5 Patrik Nordlander

6/6 Kjell Aström
7/6 Henry Lundström
8/6 Gustav Egård

13/6 Ola Eriksson
14/6 Thomas Hedberg

8/8 Henry Lundström
9/8 Kent Edvinsson

15/8 Kenneth Eriksson
16/8 Camilla Sedholm

22/8 Henning Öberg
23/8 Mattias Thunholm

29/8 Mats Nilsson
30/8 Hans Landstedt

SÄSONGSTART SEGELFLYG

Vi räknar med att komma igång på Heden under påskhelgen. Motorseglaren är troligen ute några veckor tidigare. Vi hämtar vår **tredje Bergfalke** under påsken och räknar med att börja använda den veckan efter påsk.

...har lyst med sin frånvaro i spalterna ett par nummer på grund av att jag har missat manusstopp, men nu när vi har fasta utgivningsdagar så ska det bli bättring hoppas jag.

Det går ju äntligen mot ljusare tider och man kan börja göra något åt värken i flygmusklerna genom att studdsa omkring litet i Cessnan och Cuben, "bota roderutslagen" som Thomas L säger.

Motorkärrorna är ju baserade på Heden respektive Högheden från slutet av februari. Segelflygare utan motorcert får tyvärr ge sig till tåls några veckor till, men den som väntar på något gott..

Premiären kommer väl att bli någon gång i mars så det är hög tid att börja repetera litet teori.

Titta igenom luftfartsbestämmelser och radioterminologi, "torrnavigera" vid skrivbordet, repetera farter och prestationer så blir det mycket enklare att komma igång igen och du sparar tid, pengar och arbete vid kontrollstarterna för året.

Tänk också på att lärarna gärna står till förfogande även för dem som inte formellt behöver någon kontrollstart men känner sig litet ringrostiga. Ni som ännu inte har flugit in på UAS, sätt i gång så fort som möjligt så får ni det bortgjort.

När ni väl kommit i luften så se till att ni flyger något så när regelbundet. Flygning är en konst som fordrar en viss kontinuitet i utövandet för att man ska behålla skickligheten. Det säkraste sättet att ge sin flyglärare magsår är att göra sin kontrollstart på värdant och nästa gång komma två månader senare och ge sig iväg i en ensitsare i sidvind.

Vi har ju en mycket låg haveristatistik i ÅFK och vi kan bara behålla den genom att hålla samma goda standard på piloternas skicklighet, kunskaper och omdöme som hittills. Även om det är en fritidsverksamhet vi utövar så gäller det att göra det professionellt.

Jag har varit på en förträfflig kurs och får numera utbilda steg 3-tränare, dvs tränare som får följa med piloter med SoP på de första sträckflygningarna både i baksits och som ledare för en grupp ensitsare. Vi ska köra fram nuvarande steg 2:or till 3:or och utbilda ett nytt gäng steg 2 och steg 1 tränare.

Detta tillsammans med en tredje Bergfalke ska utöka utbildningskapaciteten och ge flera möjligheten att uppleva tjusningen med sträckflygning. Vi har haft dåligt med nya silver C-diplomater de senaste åren, men nu kommer dom, eller hur.

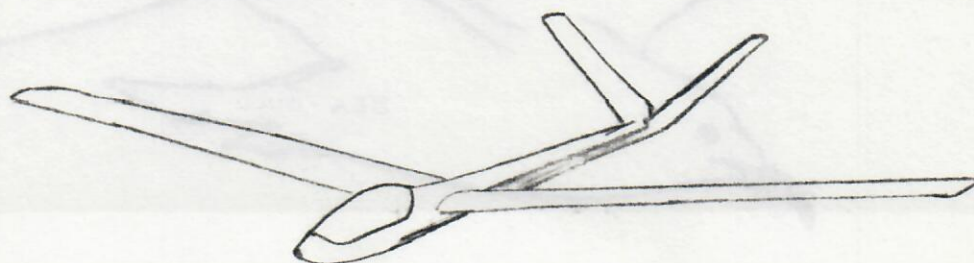
FÖR ÖVRIGT

...så ser det ut som om vi får en ny bogserkärra till våren, en PAWNEE som förhoppningsvis ska höja både säkerhet och kapacitet vid bogsering. Det är otäckt nära trädtopparna ibland på Högheden, särskilt med Cessnan och när vi inte kan utnyttja den så har vi alldeles för långa väntetider på marken. För att vi ska kunna driva verksamhet något så när ekonomiskt måste kärrorna vara i luften och inte stå på marken och köa för bogsering.

På tal om det så måste vi sträva efter en smidig markhantering. Näste man på tur ska hålla sig beredd och inte springa omkring och leta barografpapper och karta i sista minuten. På så sätt kan fler piloter få möjlighet att flyga under dagen.

För att återgå till Pawneen, eller PA 25 som den heter så innebär den också ett steg till mot en plasttvärsitsare som jag tror det är naturligt att klubben skaffar sig om två-tre år.

En sådan skulle ge helt nya förutsättningar för att utveckla klubbens verksamhet både när det gäller bättre grundträning och bättre möjligheter till sträckflygträning. Dessutom skulle den kunna öppna en ny nisch som ligger mig varmt om hjärtat, nämligen avance.



Meningarna är som bekant delade huruvida vi ska flyga avance eller inte i klubben. Personligen tror jag att det är oundvikligt att vi kommer dithän förr eller senare. I så fall är det bättre att vi ser till att det sker under kontrollerade former från början. Trots god flygdisciplin i klubben händer det att folk vänder på kärrorna utan utbildning och tillstånd och utan att riktigt veta vad de ger sig in på.

Däremot - med rätt utbildning så tillför aerobatic flygningen en ny dimension och är en av de roligaste grenarna i vår sport. Dessutom ökar den utan tvivel förarens flygskicklighet och -känsla, eller, som det står i flygvapnets instruktion:

"den avancerade flygningen stärker elevens självförtroende och känsla för flygplanstypen. Den lär honom att rätt använda rodren i alla flyglägen och vänjer honom vid de sensationer som i förening med manövrerna framträda".

Dessutom är inte alla intresserade av att flyga långt och högt och jag anser att klubben har ansvar att tillgodose alla intresseinriktningar under förutsättning att tillräckligt många är intresserade.

Förvisso sliter det på materielen, men de som vill flyga avance får väl betala vad det kostar. För övrigt sliter även Hemavanresor, molnflygning och utelandningar på kärrorna.

NEJ

...nu har jag bubblat länge nog, men flyglärare är ju tjatiga - om inte av födsel så av ohejdad vana.

SA

...vi ses på fältet.

Calle

En ny tävlingssäsong närmar sig med rasande fart och innan vi vet ordet av är det termik.

För att tävla i RST och klubb tävlingen krävs att du har giltig sportlicens. Sportlicensen förnyas genom att Du fyller i bifogad blankett för förnyelse och sänder den till:

Bo Vikström
Öresvägen 43
951 45 LULEÅ

Jag skriver under och skickar den vidare till FSF och Du får lösa ut giltighetshandlingen på posten inom ca 2 veckor.

Du som inte har sportlicens ska ändå en annan blankett som Du får genom att skriva, prata eller ringa till mig, tel 0920-62848 eller Las. Löf, tel 0920-41368.

Tävlingsregler för RST och klubb tävlingen kommer att finnas i en pärm märkt "RST" som finns tillgänglig hos flygledaren. Pärm innehåller förutom regler barogram, rapportblanketter och förslag till hastighetsbannor.

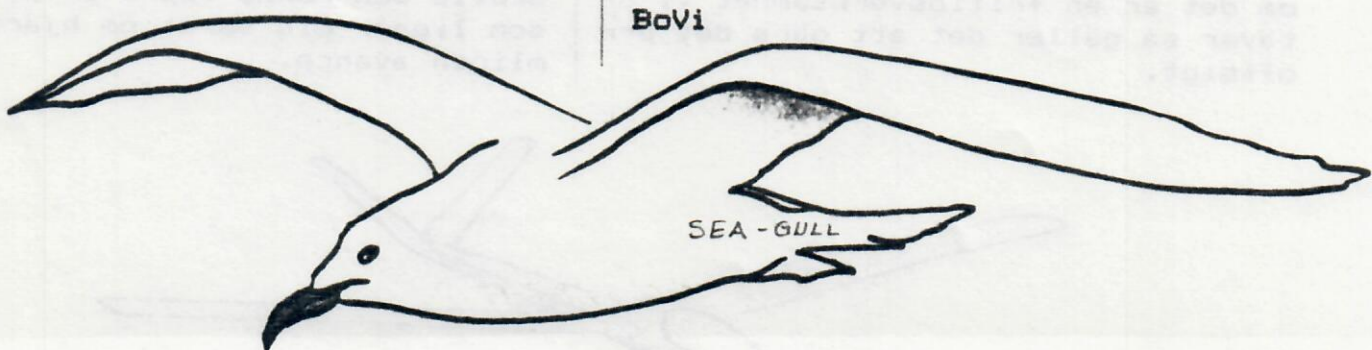
Sist, men inte minst, fråga gärna under tecknad, eller någon annan av de gamla uvarna hur det fungerar om och när man vill tävla.

I Drakampen finns det nu tre stilar vandringspris att tävla om. Stig-Roland Öberg har färdigställt en gyllene modell av ett segelflygplan även för elitklassen som kompletment till de två han tidigare gjort för klass 1 & 2.

De olika tävlingsformerna kan rätt utförda bli en extra krydda i Ditt segelflygarliv.

Med hopp om ett gott nytt tävlingsår

BoVi



En del av min semester förra sommaren hamnade i österrike tillsammans med mig. Jag besökte Saalbach som ligger nära Zell am See. Jag hade tagit reda på att man hade ganska livlig segelflygverksamhet i Zell am See och hade bestämt mig för att få mig litet flygning bland bergen.

Till flygfältet - och krogen

Sagt och gjort - en dag tog jag med till mig och åkte ut till flygfältet som ligger bara någon kilometer från centrum. Det var lätt att ta sig dit med buss och busshållplatsen låg bara ett par hundra meter från fältet. I anslutning till flygplatsen fanns ett ganska trevligt hotell med en mysig restaurang. Svensk och flygsugen som jag var nöjde jag mig med att konsumera en läsk och att konstatera att restaurangen hade fullständiga rättigheter. Senare på dagen upptäckte jag att lokalbefolkningen damp ner på fältet i sina kärror, dröp in på krogen och svingade en rejäl bägare av en vara som får vårt svenska folköl att känna sig som kranvatten, äntrade sina luftfarkoster igen och fortsatte med lätt snedanblåsning mot nya destillationer - förlåt - destinationer.

Till attack mot byråkratin

Efter intagen läsk stegade jag iväg till ett kontor som fanns på flygplatsen och framförde mina flygönskemål. Det skulle gå bra att få flyga och jag fick boka ett flygplan. Valet föll på en SF 28 Tandemfalke - en släkting till vår SF 25. Men - meddelade man - först måste jag kontakta österrikska luftfartsmyndigheten, som också hade ett kontor på fältet, för att validera mina cert. Jag klev in på det kontoret och försökte på knagglig tyska att framföra mitt ärende. Till slut hittade dom en man som visade sig kunna perfekt svenska - han hade arbetat som servitör i Stockholm i några år. Valideringen av certen var mycket enkel och jag fick både motor- och segelcert validerat på en gång. Därefter blev jag åter hänvisad till flygkontoret och en flyglärare som hette Herr Schlaug.

Efter litet allmänt flygsnack gick vi ut på plattan för att göra daglig tillsyn på SF 28:an. Eftersom den är väldigt lik vår SF 25 C så blev det inga märkvärdigheter.

Så småningom bar det iväg och det kändes väldigt segt att komma upp. Banan är endast 550 m lång och ligger 7-50 m över havet. Till råga på allt var det närmare +30 grader så vi fick ta hjälp av jordytans krökning för att komma i luften. Väl uppe var jag tvungen att flyga vid sidan om några hus, som låg en bit bortom banändan, för att komma till östra stranden av sjön och där klättra till 150 m. Efter detta kunde jag svänga in över staden. Vilken utsikt!!!

Vår avsikt var att göra den normala inflygningen för att jag därefter skulle få flyga ensam. Efter att ha lärt inflygningspunkterna kom vi in på finalen med en normal hastighet av 90 - 100 km/t. Läraren ville att jag skulle öka till 120 km/t eftersom det var väldigt varmt och flygplatsen ligger rätt högt. Fram till sättningspunkten gick det riktigt bra, men där fick jag en riktig guttaferkasta. Så småningom kom vi ner och jag taxade tillbaka till banändan. Det var varmt och svettigt inne i planet och jag öppnade ventilationsrutan. Läraren meddelade genast att han hellre svettades än blev sjuk - så det blev att stänga igen. Efter ytterligare några studsar med och utan lärare var jag klar att flyga ensam och vart jag ville.

Efter en paus och tankning av flygplanet bar det iväg igen. Jag åkte längs östra stranden av sjön Zell am See, över staden med samma namn och in i en dalgång med höga berg på ömse sidor. Fantastiskt!!!

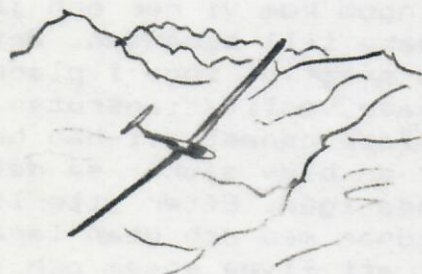
Det enda som inte var toppen var väderet. Det var inversion och en hel del tornande stratus. Det fanns risk för cumulonimbus, varför jag inte ville gå alltför långt in i dalgången, dessutom hade jag ingen radio. Nåväl - jag kryssade omkring i dalgångarna på 1200 m QFE, omgiven av bergsmassiv mellan 2500 och 3500 m. Utikten var v-

idunderlig över alplandskapet. En extra kick hade det blivit av att stänga av motorn och ligga och segelflyga, men avsaknaden av termik stoppade dom övningarna.

Efter att ha varit uppe i luften i dryga 2 timmar var det dags att börja anflygningen mot en stor sejdal österrikiskt öl. Jag träffade folk från flygklubben på platsen och kunde utbyta erfarenheter om verksamheten. Klubben i Zell am See har bl a 2 SF 28, 3 SF 25 C och ett antal segelflygplan, bl a en ASW 21 som används till advanceskolning. Bogserar gör man med Robin 400 med 4-bladig Hoffmanpropeller och 180 hästar i nosen. Planet har dessutom linvinsch. Klubben hade en livlig verksamhet - planen gick upp och ner i ett.

Den här dagen var för mig en fantastisk upplevelse och jag tycker att om Du åker på semester till österrike ska Du passa på att ta Dig ut till närmaste flygfält och pröva vingarna bland bergen.

Thomas L



HÖRT FRAN AUSTRALIEN

Lasses kaffetörst är numera känd också söder om ekvatorn. På stamfikat under VM räckte det med ett finger i luften för att servitören skulle säga 'I know, coffee and strawberry cake'. Lasses kommentar till notan: 'Go to my wife, hon har börsjäveln'.

STYRELSE I AFK 1987

Huvudstyrelse

Brage Nordström	ordf
Urban Zolland	sekr
Stefan Lustig	kassör
Ove Berggren	
Bo Vikström	
Ake Carlsson	
Lars-Erik Lööf	

Thomas Lindgren	suppl
Herbert Ohman	suppl

Motorflygsektionen

Ove Berggren	ordf
Paul Lundberg	v ordf
Arne Nilsson	sekr
Ake Carlsson	motorfl.chef
Thomas Lindgren	stf motorfl.chef

Segelflygsektionen

Bo Vikström	ordf
Herbert Ohman	v ordf
Urban Zolland	sekr
Lars-Erik Lööf	segelflygchef
Ake Carlsson	



Rankinglista för att välja flygplan till DM

Till grund för turordning att välja klubbflygplan för deltagande i DM 1987 gäller summan av RST-poäng i hastighets och distansmomenten från hemmafältet under 1986.

1. Tommy Nilsson	22.672
2. Bo Vikström	18.780
3. Ake Carlsson	16.471
4. Herbert Ohman	15.624
5. Lars-Erik Lööf	15.565
6. Peter Zätterqvist	13.755
7. Tage Holkvik	11.870
8. Bo Nyström	9.853
9. Carl Olsson	1.545



Segelflygpriser 1987

Årets priser i kort sammandrag

Litet paket 350:-
Stort paket 1.500:-

Pris per timme SUW övriga

Inget paket 90:- 120:-
Litet paket 30:- 48:-
Stort paket 0:- 0:-

Skolpris 100:-/start

Bogsering 50:-/start
+ 10:-/100 m över 500 m

Hyra flygplan DM/SM 350:-/tävl.

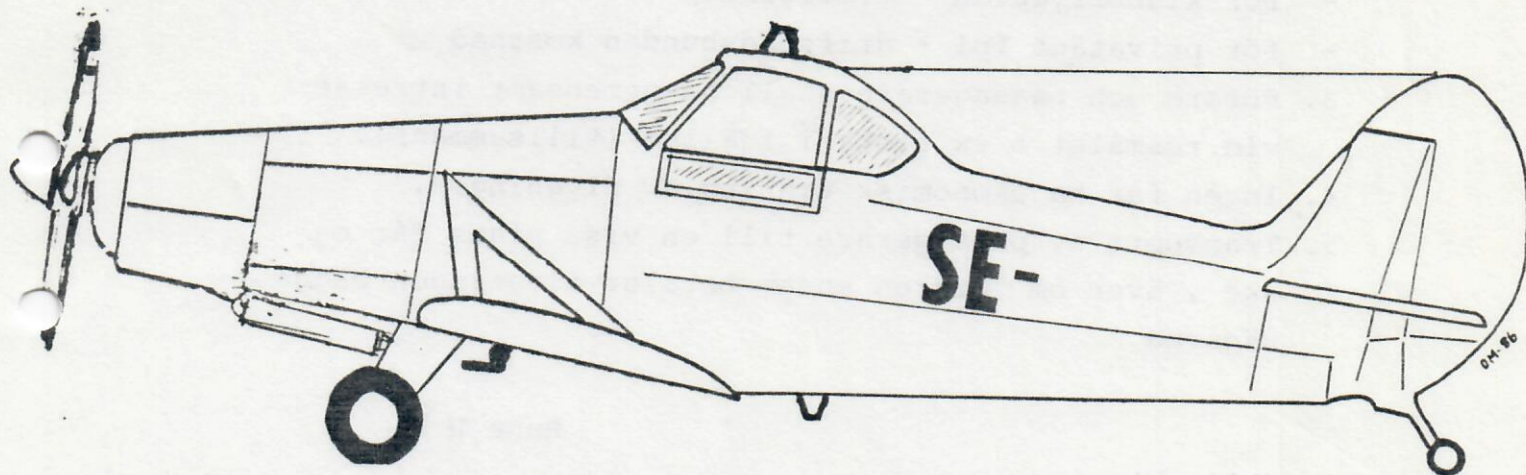
Motorseglare SE-UAS
230:-/tachotimme
0:-/segelfl.tim

INFLYGNING PÅ PAWNEEN

Du som är intresserad av att flyga in
Dig på Pawneen, meddela mig följande
uppgifter:

- personnummer
- total flygtid
- flygtid på Super Cub.

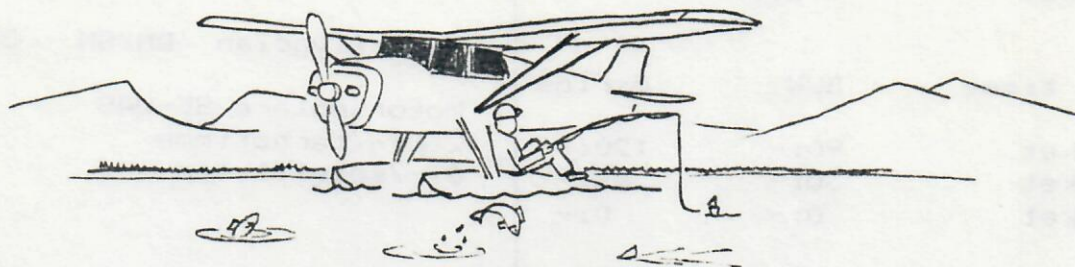
Ake Carlsson



PAWNEEN

Vår nya bogserkärra kommer att lackeras efter våra önskemål.
Det finns ett förslag på silver med blågul dekor.
Har du ett annat förslag så lufta dina konstnärliga anlag
och färglägg skissen. Vinnaren kommer att få ett lämpligt
pris. Skicka ditt bidrag snarast till:

C Olsson
Sturegatan 3A
961 33 BODEN



Delad kostnad för flygning med privat flygplan.

Bestämmelser saknas. Dvs kostnaden skall betalas av ägaren/klubbmedlemmen.

Praxis har dock utvecklats vid domstolarna m h t att kostnaderna för flygning stigit så kraftigt.

1. Delningen skall ske i lika delar, mellan förare-passagerare.
2. Endast rörliga kostnader får delas, dvs:
 - för klubbflygplan - timavgifter
 - för privatägt fpl - drifttidsbunden kostnad
3. Förare och passagerare skall ha gemensamt intresse vid resmålet t ex fiske i fjällen (tillsammans).
4. Ingen får ha ekonomisk vinning av flygningen.
5. Transport av passagerare till en viss plats får ej ske , även om föraren ensam betalar flygningen bägge vägarna.

Rune H

TRE NOTISER FRÅN KASSÖREN.



1/ NYHET PAKETPRIS:

När Ni i år köper paketpris för segelflyg, kommer Ni att få ett kort som "kvitto".

I flygledarpärmen förs inte längre en lista på vilka som betalat in paketpriset.

NÄR NI SKALL BETALA ERA FLYGNINGAR TILL FLYGLEDAREN, SKALL KORTET UPPVISAS FÖR ATT PAKETPRISET SKALL GÄLLA.

Hur kortet ser ut, se nedan.

Ni som betalar paketpriset via post- eller bankgiro, får kortet hemskickat. Ni som betalar direkt till mig eller någon annan som säljer biljetter och klippkort, får kortet direkt.

2/ AMORTERINGAR PÅ SE-UAS:

Ni som önskar få den årliga amorteringen på motorseglarlånet insatt på ert medlemskonto, meddela mig detta.

Ni som inte hör av er får även i fortsättningen pengarna utbetalda via post- eller bankgiro.

3/ KOLLA JOURNALEN:

Varje år, i samband med fakturering av obetalda segelflygavgifter, finns ett antal piloter som säger sig ha betalt trots att notering i dagjournalen saknas.

LÄGG FÖLJANDE PÅ MINNET: Är det inte noterat och signerat av flygledaren i flygledarpärmen, så är inte flygningen betald. DET ÄR VARJE PILOTS SKYLDIGHET ATT SJÄLV KOLLA ATT; KORTNUMMER, BELOPP OCH SIGN. GÖRS VID BETALNING.

Har man inte gjort detta så får man ta risken att betala flygningen två gånger.

Stefan L.

Nr 1

ÄLVSBY FLYGKLUBB
Bankgiro 610-9136
Postgiro 6 76 28-8

LILLA PAKETPRISET

Medlemskort 1986

för DELLÉ SEGELFLYGLARE

Arsavgift kr 350,- kvitteras.

ESSELTE 44602

[Signature]
Kassör

Grön färg för lilla paketpriset.
Blå " " stora " "

Styrelsemöte vid polen, Sanur Beach Hotel, Bali, Indonesien.

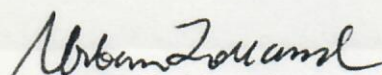
Närvarande: Lars-Erik Loeoef, Bo Vikstroem, Herbert Dehman
samt Urban Zolland.

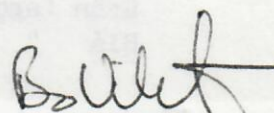
Kallelse har sänts till styrelsemedlemmen Aake Carlsson men han
infann sig ej.

Ordförandeklubban bestod av korall och snäcka.

1. Mötet öppnas.
Dagordningen godkännes.
2. Konstituering.
Sekreterare: Urban Zolland.
Vice ordförande: Herbert Dehman.
Representanter i huvudstyrelsen: Bo Vikstroem och Lars-Erik Loeoef.
Suppleant: Herbert Dehman.
3. Funktionärer.
Lasse utses till segelflygchef.
4. Hämtning av Bergfalke.
Lasse föreslår flyghämtning i Malmö under påsken. Cessnan bogserar.
Beslut tages om detta. Motorflygchefen beslutar om bemanning av
Cessnan. Segelflygchefen och ordföranden flyger Bergfalken.
5. Flygledarlistan.
Urban sätter ihop ett förslag som Lasse godkänner. Vid vardags-
flygning och under hela juli utser Lasse eller läraren flygledaren.
Två flygledare skall utses per dag med skifte kl. 14.00.
Publiceras i nästa Dratampen.
6. Utrustning av segelflygplan.
Skärm köpes! Beslut tages om inköp av ny elvariometer till
Cirrusen. Lasse sköter det praktiska.
7. Försäkring av SE-UAS.
Frigöres från kollektivet retroaktivt från inköpet. Lasse ordnar
det snarast.
8. Tudelad kölista.
Beslutas att tvåsitsarna får egen kölista. Publiceras i Dratampen
och anslås på Högheden. RST-pärmen återupprättas.
9. Övriga frågor.
Segelflygarna skall uppmanas att se till att kvittering sker på
dagbeskedet, annars riskeras efterdebitering av redan betald
flygning. Kassören får i uppgift att skriva en "blänkare" i
Dratampen.
Bo Vikstroem utses som klubbregistrator, med Tommy Nilsson som
ställföreträdare.
10. Mötet avslutas.

Vid protokollet


Urban Zolland


Bo Vikstroem
(ordförande)

Instrumental Meteorological Conditions - dvs när värden på flygsikt och avstånd till moln understiger gällande visuelflygregler enligt BCL. - kommer det att hållas kurs i konsten att flyga i som vanligt.

Årets kurs är fulltecknad, men det går bra att anmäla sig till 1988. Tack vare motorseglaren kan vi utbildade effektivare och beta av kön fortare.

Den som inte har varit med om att gå ur en "gubbe" på några tusen meter med isen glittrande på kärran har en upplevelse framför sig av nästan religiösa dimensioner. Och för er som har tagit i förut (vits), men av olika orsaker inte upprätthållit kunskaperna kommer jag att stå till förtjänande för repetitionsövningar.

Tid: veckorna 26 och 27, ev. v 24 om Hh har torkat upp då.

Obs att bokning av UAS sker på samma villkor som övrig flygning. Ni måste alltså boka den som vanligt för varje lektion plus att ni avtalar tid med mig.

Calle



DRAGNING ÄLVSBY FLYGKLUBB SUPPORTERLOTTERI

1987

JANUARI:

250 KRONOR PA LOTT NR 158

100 KRONOR PA LOTT NR 121

100 KRONOR PA LOTT NR 109

50 KRONOR PA LOTT NR 205

50 KRONOR PA LOTT NR 274

50 KRONOR PA LOTT NR 43

50 KRONOR PA LOTT NR 120

50 KRONOR PA LOTT NR 267

50 KRONOR PA LOTT NR 219

FEBRUARI:

250 KRONOR PA LOTT NR 274

100 KRONOR PA LOTT NR 25

100 KRONOR PA LOTT NR 228

50 KRONOR PA LOTT NR 96

50 KRONOR PA LOTT NR 174

50 KRONOR PA LOTT NR 273

50 KRONOR PA LOTT NR 65

50 KRONOR PA LOTT NR 68

50 KRONOR PA LOTT NR 237

MARS:

250 KRONOR PA LOTT NR 34

100 KRONOR PA LOTT NR 107

100 KRONOR PA LOTT NR 255

50 KRONOR PA LOTT NR 234

50 KRONOR PA LOTT NR 236

50 KRONOR PA LOTT NR 117

50 KRONOR PA LOTT NR 198

50 KRONOR PA LOTT NR 178

50 KRONOR PA LOTT NR 25

- - - - - PRESS STOPP ! ! ! - - - - -

SENASTE NYTT FRÅN ÅFK:S SUPPORTERFÖRENING

PÅ ARSMÖTET 1987-02-28 VALDES TRE LEDAMÖTER TILL
SUPPORTERFÖRENINGENS STYRELSE.

STYRELSEN FÖR 1987 BESTÅR AV FÖLJANDE PERSONER:

ORDFÖRANDE: PETER ZÄTTERQVIST TFN: 0920 - 881 47
SEKR. : ANNA VIKSTRÖM TFN: 0920 - 628 48
KASSÖR : BIRGITTA FREDRIKSSON"-: 0920 - 224 38

- - - - -
STYRELSEN I SUPPORTERFÖRENINGEN HAR BESLUTAT UTLYSA
EN TÄVLING. DET GÄLLER ATT UTFORMA EN NY "KLUBBLOGO"
SOM KAN ANVÄNDAS FÖR TRYCKNING PÅ NYA TRÖJOR OCH HATTAR
TILL KLUBBEN. RITA DITT TÄVLINGSBIDRAG PÅ DEN NEDAN
UPPRITADE T-SHIRTEN OCH HATTEN OCH LÄMNA DET TILL
NÅGON I SUPPORTERFÖRENINGENS STYRELSE. DITT TÄVLINGS-
BIDRAG VILL VI HA SENAST DEN 1 JULI 1987.
VINNAREN I TÄVLINGEN ERHÅLLER EN TRÖJA MED DEN NYA
LOGON PÅ.

