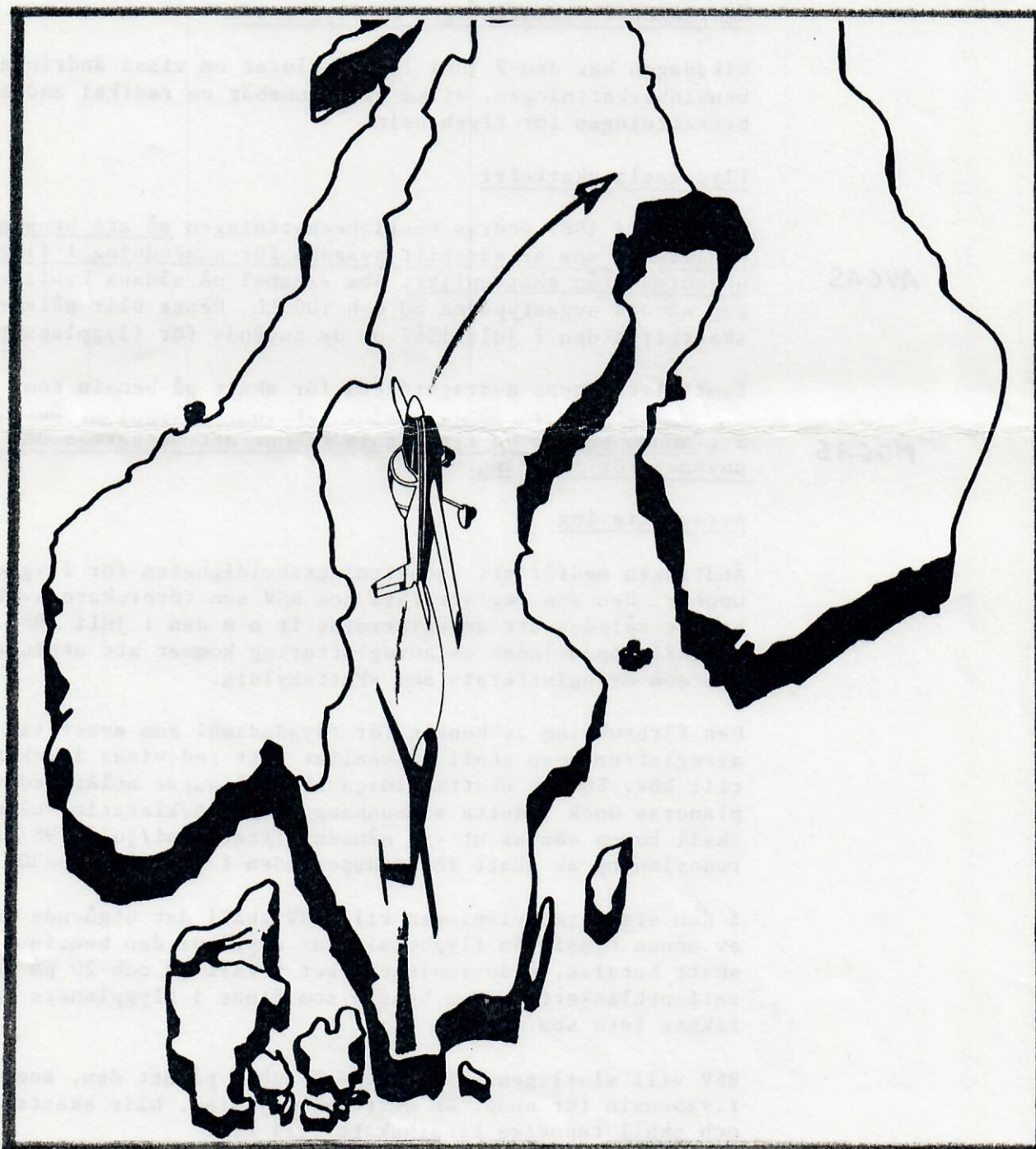


dratampen

Luft- och markorgan
för
Älvsby Flygklubb

Nr 11
Juli 1987
Årg. 6

Dratampen, c/o Bengt Hardell, Styckjunkargat. 1, 951 53 LULEÅ





Till skattskyldiga för
flygbensin

Ändringar i beskattningen av flygbensin

Riksdagen har den 2 juni 1987 beslutat om vissa ändringar i bensinbeskattningen, vilka bl a innebär en radikal ändring av beskattningen för flygbensin.

Flygbensin skattefri

AVGAS

Den 1 juli 1987 ändras bensinbeskattningen så att bensinkvaliteter som är särskilt avsedda för användning i flygplan, undantas från skatteplikt. Som exempel på sådana kvaliteter kan nämnas avgastyperna 80 och 100 LL. Dessa blir således helt skattefria den 1 juli 1987 om de används för flygplansdrift.

MOGAS

Samtidigt slopas avdragsrätten för skatt på bensin som förbrukats eller sålts för förbrukning i flygplan. Det medför att annan bensin än flygbensin kommer att beskattas när den används för flygning.

Avregistrering

Ändringen medför att redovisningsskyldigheten för flygbensin upphör. Den som registrerats hos RSV som förbrukare av flygbensin kommer således att avregistreras fr o m den 1 juli 1987. Ett särskilt meddelande om avregistrering kommer att utsändas till den som avregistrerats som skattskyldig.

Den förbrukning av bensin för flygändamål som avser tid före avregistreringen skall på vanligt sätt redovisas i deklaration till RSV. För de skattskyldiga som tillämpar helårsredovisning planeras dock i detta sammanhang att en deklarationsblankett skall kunna sändas ut vid månadsskiftet juni/juli 1987 för redovisning av skatt för tidsperioden t o m 1987-06-30.

I den sista redovisningen till RSV skall det utgående lagret av annan bensin än flygbensin tas upp. För den bensinen skall skatt betalas. Redovisningen sker i fält 19 och 20 på deklarationsblanketten. Den bensin som finns i flygplanets tankar räknas inte som lager.

RSV vill slutligen fästa uppmärksamhet på att den, som förbrukar flygbensin för annat än drift av flygplan, blir skattskyldig och skall redovisa bensinskatt till RSV.

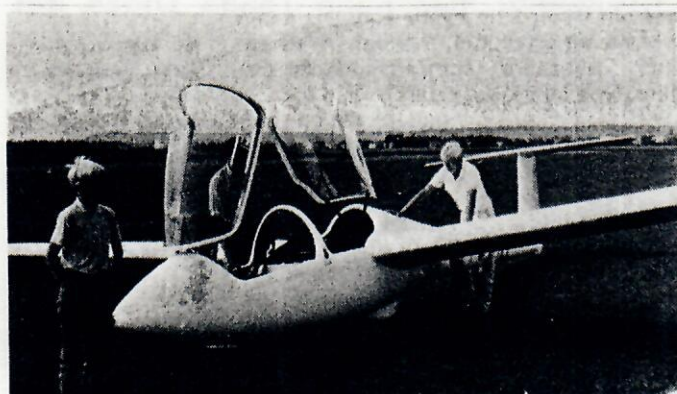
upplevt i något segelflygplan. Att landa med full broms är omöjligt utan rejäl fart.

Sammanfattning: Det skulle ha kunnat bli ett riktigt trevligt flygplan, men konstruktören verkar ha tappat sugen halvvägs.

DATA

Vne	215 km/h
Max lastf.	+5,3/-2,65 (150 km)
	+4,0/-1,5 (Vne)

Calle



ASK 21



G 103



SZD 50

PAWNEE-DEKORATION

Ibland går saker snabbare än man räknat med. Så blev det till exempel med färgsättningen på vår nya bogserkärra.

Vi fick lov att lämna besked om hur den skulle se ut medan förra numret av Dratampen var under distribution. Den tävlingen slutade alltså med någon slags sudden-death.

Redaktionen vill som en liten tröst lämna hederomnämmande till **TOMMY JÖNSSON**

och

GÖRAN KEMPE

som har skickat in förslag.

Tack för bidragen.

SUPPORTERFÖRENINGEN

Två nya fräscha modeller av klubbtröjor har tryckts upp. Dessa kommer att börja säljas kring midsommarhelgen.

Ytterligare en modell, typ collagetröja, har köpts in. På den tröjan kommer vi att trycka det vinnande tävlingsförslaget (se förra numret av Dratampen).

Du kan fortfarande skicka in tävlingsbidrag till någon i styrelsen eller till Dratampen före den 1 juli 1987.

AVANCERAD FLYGNING

Under förutsättning att tillräckligt många anmäler sig kommer Calle att hålla kurser i avancerad flygning med grundkurs preliminärt under **AUGUSTI** eller **SEPTEMBER 1987** och fortsättningskurs våren eller sommaren 1988.

Fordringar för grundkurs är minst 100 timmar.

Intresserade inbjuds till informationsträff Tis dagen den **7 juli kl 19.00** på Högheden.

SEGELFLYG I ENGLAND

Just hemkommen från Australienresan var jag "kommenderad" att åka på en kurs i England. Det var en intensivkurs i engelska på två veckor. Den hade kommit väl till pass före Australienresan.....

Nåja, platsen jag skulle till heter York och där finns några segelflygklubbar varav en heter "Ouse Gliding Club".

Jeremy (min husvärd) och jag åkte ut till flygfältet några km från York en lördageftermiddag strax innan skymningen. Vi gick in i en bygglokal som var gjord av några hopsatta baracker. Jeremy presenterade mig för en kille som var någon sorts byggleddare. Det visade sig också att han var generalagent för DG i Storbritannien och Irland. Han hade även sålt en DG-400 till Norge. Det var förresten han som levererade en Slingsby T-31 till Torsby FK.

Det fanns flera fina plastkärror i lokalen, bl a en DG-400. Efter en titt i bygglokalen gick vi ut till två stora hangarer som medlemmarna byggt själva av delar från något gammalt förråd. Där fanns allt mellan Slingsby och Motorfalke. Vår ciceron berättade att flygning skulle pågå dagen därpå om vädret tillät.

På söndag eftermiddag klarnade vädret upp så pass att det började dra i flygtarmen igen. Jag åkte åter ut till fältet. Redan på väg dit såg jag att flygaktivitet pågick. Jag åkte fram till flygentusiasterna, talade om vem jag var, varifrån jag kom och vips var jag med i gänget. Jag löste "Daily membership incl. 1 flying" och ute på asfaltbanan frågade dom vad jag ville flyga. Valet sod mellan Blanik och K-13. Jag valde K-13 eftersom den såg spännande ut. Vinschning eller flygbogsering var nu frågan. Jag valde det senare trots att det var dubbelt så dyrt och eftersom vinschflygarna kom ner redan efter några minuter.

Jag satte mig i framsits och en instruktör i baksits. Sittbrunnen kändes bekant från K8. En gammal Cub ställde sig framför och sedan bar det iväg.

Planet uppförde sig snällt, kändes som en korsning mellan K-8 och Bergfalke. Farten var 60 knop (drygt 110 km/t). Vi drog till 2000 fot, kopplade ur, gjorde den vanliga vänstersvängen, trimmade höjdrodret och gjorde en sväng mot York medan jag letade termik. Det var nog så sent på dagen, så någon termik att tala om fanns inte. Farten som jag skulle hålla var 42-45 knop (78-84 km/t). Under tiden jag flög gjordes en vinschstart med en gammal Slingsby. Den hann landa innan det var dags för mig att söka upp nedflygningssektorn och sedan landa.

Dagen efter frågade lärarna vad vi hade haft för upplevelser under helgen. Det var inte utan en viss stolthet som jag berättade att jag segelflugit över York.....

Lite fakta.

York ligger i norra England, ca 30 mil från London. Klubben jag besökte har nyligen gått ihop med en segelflygklubb från en annan stad i trakten. Medlemsantalet uppgår till 170-180. Dessa har att dela på 4 tvåsitsare, 6 ensitsare (bl. a. Astir, Ka-6 Cr, Swallow, Skylark 2, Condor), två privatägda motorseglare och mer än 30 privatägda segelflygplan. Två bogserkärror och en vinsch ser till att planen hålls i luften. Innan sammanslagningen gjordes ca 6000 starter och 2000 timmar per år. Det flygs 12 månader om året även om termiktiden "bara" sträcker sig från mars till oktober. Det finns en klubb till i närheten som ligger på en bergsplatå. Där sker termik-, hang- och vågflygning. Höjder upp mot 10000 m uppnås där.

URBAN Z



DRATAMPEN PROVFLYGER

Dratampens Chuck Yeager, Calle Olsson, har provflugit tre tvåsitsare i plast.

Jag hade under våren tillfälle att provflyga tre tvåsitsare i plast, alla avsedda för grund- och vidareutbildning. Planen har måttliga prestanda men är i gengäld robusta och lättflugna.

Vi börjar med

GROB 103 Acro

Den dyraste och tyngsta av de tre, men i gengäld den elegantaste. Här har inredningsarkitekten verkligen gjort ett gott arbete med smakfull färgsättning i cockpit, heltäckande mattor, väldesignade svepande kurvor här och där och ergonomiskt utformade spakar och reglage. Den ger ett robust och välgjort intryck med flera genomtänkta detaljer, exempelvis plexiglasluckor över de flesta stötstängslänklage och leder vilket underlättar inspektioner. Vingkopplet är av vanlig Astirtyp med snabbblås. Jag hade inte tillfälle att vara med om någon montering, men med erfarenhet av Astiren borde den vara lättmonterad. Huv-
en är delad och öppnas åt sidan. Huv-
sargen är låg vilket ger god sikt och gör i- och urstigning lätt.

Väl i flygplanet sitter man utomordentligt bekvämt både i fram och baksits. Inställbara rygstöd saknas dock vilket är ett klart minus. Pedalomställningen är krånglig både fram och bak och i synnerhet bak omöjlig att klara av i luften. Små piloter får beväpna sig med kuddar och storvuxna får bereda sig på sendrag. Luftbromsarna är tämligen lättmanövrerade med kort reglageväg och väl utformat handtag, men onödigt hård överknäck och små reglagekrafter gör "finlir" svårt.

I luften är kärnan lättflugan med små spakkrifter men ändå stabil. Noskoppling gör bogseringen problemfri och efter urkoppling uppför den sig snällt och behagligt - på gränsen till tråkigt. De små roderkrafterna stämmer inte överens med verkan. Den är t. ex. utpräglad långsam i rollplanet.

Trimmen är effektiv, men fullkomligt omöjligt placerad tätt intill bromsen. Blödande knogar är ett k-
ännetecken för Grob-piloter.

Grob 103 är lätt att flyga rent med och bra i termik så länge man inte behöver byta varv. Den viker sig beskedligt och går bara i spinn om piloten inte är alltför tung. Den spinner med låg nos och går lätt ur med ca ett halvt varvs fördröjning.

Bromsarna är effektiva och den är utpräglad lättlandad, lättare än Bergfalke IV:an med undantaget att 103:an är besvärlig i sidvind tills man kommit underfund med den.

På marken är den utomordentligt lättan-
tänkt tack vare huvudhjulet i tyngdpunkten och med både nos- och sporrhjul. Glöm allt slit med tunga Bergfalkar.

TILLGÅNGLIGA DATA

Vne	250 km/h
Max lastf.	+6,5/-4 vid 180 km/h
Min till- satsvikt	70 kg

ASK 21

En gammal bekant till mig och helt klart min favorit. Kanske inte lika elegant inredd eller med lika sofistikerade tekniska lösningar som G 103, men i gengäld robustare och mindre ömtålig. Vingkopplet med dubbla vingbultar a la ASW 20 fordrar ett visst samarbete av markpersonalen vid montering, särskilt som vingarna väger några kilo. Broms och skevroderkoppel kräver gott handlag och känsliga fingrar. Stabben är lätt att haka på med automatiskt kopplat höjdroder. Huv-
en är delad. Främre halvan viks framåt och bakre bakåt. Konstruktionen verkar litet vinglig, när det

LÄS

Segelflyg sport

blåser blir man lätt nervös men det verkar hålla. Fördelarna är överträffad komfort vid i och urklivning. Låg huvsarg ger fenomenal sikt även från baksits.

Sittkomforten är utan anmärkning med inställbara ryggstöd. Pedalerna både fram och bak är lätt omställbara under flygning vilket gör att piloter av alla storlekar sitter bekvämt - från 2 meters till 1,5 meters. Alla reglage sitter logiskt placerade och lätt åtkomliga med lagom stora reglagekrafter. Litet lustig är trimplaceringen på ASK-vis vid spaken med trimindikator på höger sida, men det fungerar bra. En annan lustig detalj är bagageutrymmet i vingrötterna där man kan stoppa in 10 kg i varje vinge. Stora rejäla handtag till huvlåsningen gör det närmast omöjligt att glömma att låsa den.

Lågt placerad noskoppling (som Pilatus) gör start och bogsering problemfri. I luften är ASK 21 i sitt rätta element. Högre spakkraft än i G 103:an men i gengäld snabbare respons, hög rollhastighet och god roderharmoni.

Mycket bra att flyga termik med, stabil och fin i moln och minst lika bra som G 103 att flyga avance med gör ASK 21 till ett utmärkt allroundflygplan. Mycket snälla lågfartsegenskaper, effektiva bromsar och likt Groben mer lättlandad än en Bf IV:a gör den även lämplig för mindre erfarna piloter. Fjädrande ställ ger utmärkt komfort, även på ojämna fält. När det gäller markhanteringen se G 103:an.

Ett stort huvudhjul med mycket effektiv hjulbroms gör att man kan glömma alla broms- och däckproblem även på asfalt.

Sammanfattningsvis är ASK 21 ett mycket trevligt flygplan med få nackdelar. Tre ex finns redan i Sverige och det kommer att bli fler.

DATA

Spännvidd	17.0 m
max flygvikt	600 kg
max tillsatsvikt	2x110kg + 2x10kg
Vne	280 km/h
Max lastf.	+6,5/-4,0 (180 km) +5,3/-3,0 (Vne)
Tomvikt	ca 160 kg

SZD 50 PUCHAZ

"Ugglan" är en gammal bekantskap. Jag flög några starter med prototypen när polackerna visade upp den för ett antal år sedan. En hel del förbättringar har gjorts sen dess till det bättre.

Monteringen är inte mycket att orda om, normalbesvärlig för den storleken av flygplan. Stabilisatorn är i två halvor, medelhögt placerad. Huvn är hel vilket göt den tung, otymplig och ömtålig. Den har dessutom en märklig upphängning som gör att den öppnas åt sidan och något framåt för att gå fri från vingen som har negativ pilform. Den har lägsta huvsargen av de tre med god sikt och lätt i och urstigning i framsits.

Sittkomforten är ett kapitel för sig. Planet är minst av de tre och det märks. Det är trångt och ganska obekvämt, i synnerhet i baksits där konstruktören har placerat en upphöjning över något länkage till höger om mitten av sätet. Förmodligen hade han något otalt med sin flyglärare och ville hämnas. De kommentarer som detta gav upphov till förbjuder mig min blygsamhet att återge. "Det Polska Bögflygplanet var det lindrigaste. Ryggstödsomställningen är särskilt listig. Man öppnar en lucka på utsidan under vingen, drar ut en halvmeterlång stång och flyttar ryggstödet i önskat läge. Långa piloter får litet problem. De hamnar nämligen bakom huvsargen och måste luta sig framåt för att se åt sidorna eller uppåt.

I luften uppför den sig på det hela taget väl. Litet trög i skevningen och medelmåttig roderharmoni, men fullt acceptabelt att flyga termik med. Mycket mjuka vingar ger den lustiga effekten att vingen böjer sig, men inte bromsarna. De sticker ut ett par cm i mitten när man belastar kärran. En annan sak som händer när man belastar är att huvn glipar en cm i bakkant. Lågfartsegenskaperna är beskedliga, men den går i spin vid alla tplägen och fortsätter att spinna tills man ger urgångsroder. Den har nog de mest effektiva bromsar jag

A TOW STORY

Hur man slår "världsrekord" i segelflygbogsering och samtidigt säljer en gammal Super Cub per telefon - cash on delivery.

Så hade då beslutet tagits att vi skulle sälja vår Super Cub. Diskussionen före beslutet hade varit lång och när det framkom att segelflygchefen hade "gått och köpt" en Bergfalke 3 från Malmö segelhöll hela projektet på att rasa. - Men, sa Lasse (välkänd segelflygchef), den här Cubfan ska vi ju leverera till tyskarna i Malmö och då passar det ju bra att vi samtidigt hämtar Bergfalken, tänk va med pengar vi sparar på transporten

På skärtorsdagen satt jag och väntade på Lasse. Han hade lovat att infinna sig på Kallax inte senare än 12.00.

Dagen innan skulle en annan känd segelflygare, sir Herbert, flyga ner Cuben till Umeå för exportbesiktning. Själv stod jag (mindre känd motorflygchef och segelflygare) och tog hand om min yngste son (1 mån) samtidigt som jag per telefon kontrollerade Luftfartsverket, vädret och sir Herberts ankomst till Umeå. Några timmar efter det att Umeå TWR meddelat att sir Herbert, (som också är välkänd stålföretagsägare), landat, ringde min telefon. Det var den kände stålföretagsägaren som meddelade att besiktningen gått bra, men att hans letande efter bensin carnet gått dåligt.

- I Umeå har dom bara Esso och vi har bara BP och Shell carner, dom ligger båda två i Cessnan, men du kan väl betala kontant, sa jag självklart.

- Ja, jag tog inte med så mycket pengar och checkhäftet lämnade jag hemma.

- Då får du väl ringa till kassören och be honom telegrafera ner pengar då.

- Jaha, men det har börjat regna här och nu går det nog inte att fortsätta längre i dag.

- Ta det lugnt nu Herbert så ska jag ringa till min gamla mor i Umeå så kan du både bo och få litet mat där.

Nu kom i alla fall Lasse springande, fallskärmar och lina var redan instuvade så vi drog iväg på en gång. Vi gick kortaste vägen i A11 direkt ner till Bromma, där fick vi en macka precis innan alla faciliteter stängt (egentligen var det nog stängt, men vår övertalningsförmåga var så övertygande att dom öppnade igen).

Tankning, oljekontroll och så var vi iväg igen.

Högt, fort och kanske som att åka moped i 30 km/t och sitta och vänta på nästa telefonstolpe, färdades vi nu söderut. Lasses huvud sjönk ner mellan axlarna. Jag bad honom ta fram en ICA-kasse som låg i baksätet. Lasse skyndade sig att gräva bland grejorna och muttrade:

-Inte faan har du väl kaffe med dig, har Eva varit så snäll.

En liten stund senare mädde vi båda mycket bättre. Om det berodde på kaffet eller något annat vet vi inte, men plötsligt hörde vi sir Herbert i CE knaggligt motläsa ett meddelande söder om Norrköping.

- Har du fått något kaffe, frågade Lasse. Svaret blev oförståeligt, men syftet var nått. Vi hade talat om för sir att åtminstone vi hade fått kaffe.

Vi hörde av honom litet senare när han försökte passera Everöd. Då var vi nästan framme. Varken Lasse eller jag hade sett Sövde från luften så vi gjorde en ordentlig sväng runt fältet för att se var och hur vi skulle landa. Markvinden var dessutom minst 20 knop och västlig. -Nå, ser du några tyskar, frågade jag Lasse.

- Inte en jävla själ, tysk eller svensk, muttrade Lasse och huvudet försvann mellan axlarna.

Ingen sa nåt mer, men båda tänkte vi på samma sak: kan man verkligen sälja ett flygplan per telefon och förvänta sig att få betalt vid leverans.

Jag svängde in på final, avslutade färdplanen och satte ner vår Cessna på skånsk jord. Lasse tittade bedrövat på mig. Jag kunde också se att det inte fanns en själ, tysk eller svensk på fältet. Jag taxade in mot det som mest liknade en segelflyghangar och där stod en Cessna och tanejfan tyskregistrerad.

Vi hann knappt ur flygplanet innan vi var omringade av vänliga tyskar som hälsade oss välkomna. När dom fick veta att Cuben var 15 minuter från Sövde bjöd dom på en liten men god whisky, och det var färdig-fluget för den dagen.

Sir Herbert gjorde en stilig landning och när våra köpare sade - sehr guter zustand, förstod vi att allt var bra. Herbert fick åka och handla mat medan Lasse och jag fortsatte förbrödringen.

Vår Bergfalke hittade vi omonterad längst in i hangaren, men Robert Danewid lovade att allt skulle vara klart nästa morgon.

Våra tyska vänner hade nu dukat upp en ordentlig måltid med massor av gott att äta, öka och dricka. Vi hade fantastiskt trevligt och överträffade varandra i att "ljuga" om hur fenomenala flygare vi var. Vid halv tolvtiden somnade Lasse i sittande ställning så vi gick och lade oss i Malmö segels fina barack. Man ligger litet högt i slafarna, men vad gör det.

Kl 0700 vaknade jag och alla andra av en hård duns. Jag hade som vanligt börjat tränga mig mot min fru som jag trodde låg vid min sida och förväntade mig att hon som vanligt skulle knuffa tillbaka mig. Det gjorde hon inte och jag rullade rätt ur slafen och hamnade på golvet med en stor duns. Aj aj aj. Upp kom vi och efter en snabb frukost tittade jag på Herbert och Lasse och frågade:

- Hörni, vem tog hand om pengarna?

- Det gjorde du, sa Herbert, - och jag har aldrig sett så mycket pengar försvinna så fort.

Jag sa inget, pengarna låg i säkert förvar i min kameraväska.

Efter hand började fler och fler strömma till och så småningom även Robban Danewid. Bergfalken stod fortfarande omonterad längst in i hangaren.

- Var fan är mina glasögon, skrek Lasse.

- Jag har beställt riktig frukost till er ropade Robban.

- Jag måste ha glömt mina glasögon i baracken, kommer någon ihåg kombinationen, frågade Lasse.

Han fick kombinationen och drog iväg mot baracken.

Nu drog man ut ett segelflygplan ur hangaren, vår Bergfalke stod fortfarande omonterad längst in.

Herbert och jag tog hand om tyskarna som nu ville provflyga och komma iväg. Provflygning och annat gick bra och vi kunde vinka adjö till våra tyska vänner.

Nu kom Lasse tillbaka. Han såg visser ut. Huvudet syntes knappt mellan axlarna.

- Jag har glömt glasögonen i baracken och utan dom kan jag inte se att ställa in kombinationen och nu är det tåmjfan färdiggått.

Fem minuter över tolv startade vi mot norr. Vädret var fint frånsett vinden. Vi hade nu minst 20 knop motvind. Dessutom började termiken bubbla på ordentligt. Färden blev minst sagt guppig och vår gruond speed knappt 90 km/t. jag hade sagt till Herbert och Lasse att hänga med på frekvensändringarna så jag litade på att det skulle fungera.

När jag ropade upp Jönköping undrade man där hur vår landning skulle gå till. Jag förklarade allt om linfällning och landning av segelflygplan, men när FL försökte få kontakt med Bergfalken fick han inget svar. Vi fortsatte inflygningen och mitt över tornet kom Lasse in på radion. Han fick nu instruktion om att använda grässtråket trots att det inte var öppnat.

Urkoppling, linfällning och landning avklarades på ett par minuter. Efter tankning, lite gnabb om att lyssna på radion och hänga med mm, var vi klara att starta. Herbert smög fram och sa i mitt öra:

- I dom här farterna hör man knappt radion.

Lasse smög in bakifrån och frågade - Vad är nu den förbannade frekvensen i Borlänge?

- Den är 127,6 svarade jag.

- 127, 6 motläste Lasse.

Så gjorde vi oss klara och jag fick taxitillstånd ut till grässtråket där Bergfalken stod. Jag ropade upp tornet och meddelade att vi varklara. Tornet svarade nåt otydligt och för säkerhets skull motläste jag:

- SYE med släp klart starta.

- Nej, nej, nej, du har inte fått klart starta, du får starta på egen risk. Grässtråket har inte öppnats ännu.

- SYE med släp strtar på egen risk, svarade jag, men tänkte att inte hade jag någonsin flugit på någon annans risk och vem tog risken när jag tidigare fått klart landa med sidvind på nästan 20 knop?

Hur som helst, vi fick en bra påminnelse om att det till sist ändå är befälhavaren i luftfartyget som har det fulla ansvaret.

Så fortsatte vi den guppiga färden och efter ett par timmar fick jag kontakt med Borlänge.

- SYE, Borlänge, välkommen till masriket, allt är förberett, du hittar väl, nu känner jag igen rösten, välkommen, välkommen.

Så småningom hittade även Lasse rätt på frekvensen trots att jag angivit fel och nu utbröt storm i etern:

- Hej Lasse, är det ni som är ute och åker. Från Malmö till Boden, det måste räknas som världsrekord. Landningen gick nu ännu fortare och efter knappt två minuter var Bergfalken avdragen och Cessnan på plattan.

Vår färdplan gick ända till Umeå, men nu var klockan redan halv sex. Herbert och Lasse kom fram till mig och började operation övertalning.

- Onödigt, sa jag, - jag tänkte själv föreslå att vi knyter fast här, jag är helt slut.

Mat och husrum hade ordnats på bästa sätt av Borlänge-flygarna och snabbt låg vi i våra sovsäckar och snusade. Dom säger att jag snarkar, bevis saknas.

Efter frukost var vi klara för de två sista etapperna: Borlänge - Umeå - Boden. Snabbt var vi i luften igen. Vinden hade inte minskat, minst 20 knop motvind. Vi flög och guppade, gupade och flög. Färdhastigheten var ibland 75 km/t. Ska man slå världsrekord så ska det väl göras i medvind.

Drygt tre timmar senare och mycket guppande passerade vi Sundsvall. Nu hade SAS och Linjeflygs piloter uppmärksammat vårt ekipage och vi möttes av glada tillrop och uppmuntran från flera håll.

Så småningom närmade vi oss Umeå och jag gav vår ETA. Den visade sig ligga mitt emellan en LIN-avgång och en ankomst. Vi fick klart till kontrollzonsgränsen. LIN-avgången startade. Vi låg exakt på rätt tid.

- SYE, jag hade tänkt låta er vänta. Hur lång tid behöver ni?

- Exakt fem minuter från och med nu, svarade jag väl medveten om vår uppövade förmåga.

- OK, klart inflygning, linfällning.

- Klart inflygning SYE.

Lasse kopplade direkt, nu hade han tydligen hängt med och jag svängde in med linan.

- Linan loss, ropade Lasse. Jag tog ur farten och fällde ut all klaff. FL förstod att jag skulle landa direkt och gav "klart landa". Så kom Bergfalken och den drogs av nästan innan den hunnit stanna. Precis när Bergfalken var av banan kom den tidiga LIN-landningen.

- Det här är precision, sa Lasse. Sista biten blev rena promenaden. Visserligen fick vi kaffe (som för Lasse är det viktigaste i livet), men något hjältemottagande blev det inte på Heden. Glada var man i alla fall, både att se oss och för det vi uträttat.

Vi hade bogserat en sträcka motsvarande Malmö - Bologna. Hade vi sluppit motvinden hade sträckan blivit Malmö - Mallorca. Hade vi dessutom haft lika mycket medvind som vi hade motvind så hade vi hamnat någonstans i Libyen så det var väl lika bra att vara utan medvinden.

Behöver ni någon gång hjälp och råd med bogsering - tala med sir Herbert.

AKE



Dratampen kan med ensamrätt publicera ett utdrag ur Nelly L:s dagbok från Australienresan. Varsågod, alla som inte kunde vara med.

24 januari

Avresa från Sunderbyn 08.30 till Kallax. -15 grader och begynnande snöstorm.

25 januari

Från Arlanda 08.00 mot Köpenhamn. Frukosten ombord smakade bra nu när resfebern hade släppt. Försenad avgång till Amsterdam och en del strul där innan vi får kliva ombord på jumbojet Garuda. Resrutten är Rom - Abu Dhabi - Bangkok - Singapore - Jakarta. Hjälper, vad har jag gett mig in på? Spännande känns det i alla fall, både resan och alla nya bekanskskaper

26 januari

En paus i Abu-Dhabi kl 2 på natten. Känns konstigt att bli mottagen av kulsprutebeväpnad militär då vi kliver ut ur planet.

06.30 (svensk tid) en timmes paus i Bangkok och besök i terminalen. Nu är det bara 4½ timme kvar till Jakarta inklusive mellanlandning i Singapore. Vi ser fram mot en dusch och en skön säng.

I bangkok är det +28 grader. Tänker på dem i Luleå som just nu ska till jobbet och skrapar is från bilrutorna.

19.00 till hotellet i Jakarta. Mottagning med drink och en orkidée till damerna. Efter duschen en promenad i kvarteren runt hotellet - en litet skrämmande upplevelse med alla de små "affärerna" öppna dygnet runt och med en massa folk hängande runt där. Undrar vad alla kommentarer egentligen betydde. Bosse Nyström blev mycket uppmärksam för sina 2 meter över marken. Till och med jag kände mig över medellängd.

27 januari

Samling kl 9 för en rundtur guidad av mr Mundi, en trevlig engelsktalande man. Först ett besök i en batikfabrik. Mycket primitivt, allt görs för hand.

Batiken är vacker men handlandet får vänta till Bali och Singapore på hemresan. Därefter besök på Nationalmuseum, president Sokarnus palats och lunch på en liten restaurang.

Kl 16 åker vi till flygplatsen för vidare befordran till Melbourne via Bali och Sidney.

Halv nio kommer vi till Bali och blir sittande där i 3½ timme pga motorfel.

28 januari

Allt går väl och vi landar i Melbourne vid 14-tiden, mycket trötta. Nu väntar en busstur till Benalla, 18 mil. Sköna bussar med luftkonditionering gör resan behaglig. Vi kommer till Dookie lantbruksskola vid 18-tiden och installerar oss. Rent och propert.

Därefter iväg till Benalla World Gliding Center där vi blir mottagna av presidenten för tillställningen.

29 januari

Väckning kl 7, dusch, frukost och avresa till WGC där vi är med på briefing och blir vederbörligen uppmärksammade och välkomnade av tävlingsdeltagare, lagmedlemmar och funktionärer. Det känns bra. Vi ser på när planen dras upp för start och åker sedan till Drage Airworld för lunch och en vandring i flygmuseet. Samtliga gamla flygplan är restaurerade och flygs lördagar och söndagar.

Sedan busstur till Kelly Museum där vi får se en dockteater om hur det kunde gå till när Australien började befolkas.

Efter att ha sett en del av finalglidningarna åker några av oss hem. De övriga blir kvar på en Scandinavian Dinner och kommer hem efter midnatt, glada och upplivade.

30 januari

Jag väcks halv sju av Lasse som har varit ute och druckit kaffe och sett en skock stora papegojor skrämmande flyga omkring.

Efter frukosten åker vi ut till WGC för briefing och handlar en del. Därefter till Jolimont Winery där vi först av allt får prova en del viner. Sedan lunch i form av en gourmet barbecue med grillat kött, sallader, bakad potatis och en flaska vin inköpt på stället. På hemresan gör vi uppehåll i Historic Chiltern, en stad från 1892 som än i dag ser ut som då och fungerar tydligen trots sin mycket gammalmodiga stil.

Det är 27 grader varmt i skuggan. Det känns överkligt när vi tänker på att Skåne har -24 och Luleå -20 just i dag.

Jag har sett min första känguru i frihet idag. Det var en liten bergskänguru som satt på bakbenen och tittade på oss.

Australiensarna är mycket vänliga och hjälpsamma. Folk lever här ungefär som vi hade det på 50-talet när det gäller standard. Husen byggs direkt på backen och i stället för värmesystem har man kylsystem. Alla hus har regnvattencisterner. Priserna är något lägre än i Sverige.

31 januari

Besök på Benalla Art Gallery. Lasse är på fältet hela dagen. På kvällen är det avslutningsmiddag för ca 1.000 personer. Mycket stöjigt och stimmigt.

1 februari

Samling i Benalla för prisutdelningssceremonin. Gratulerade finländaren som blev världsmästare. På kvällen rundtur kring Dookie. Fruktodlingar, får och kängurur.

2 februari

Anländer till Melbourne. Efter ombyte fortsätter vi till Philips Island för att se den världsberömda pingvinparaden

3 - 9 februari

Vi använder dagarna till turistverksamhet och bekantar oss med Melbourne, Sidney och Canbera.

Hemresan startar den 10 februari och efter diverse uppehåll kommer vi hem till Luleå den 19 februari. Det är -20 grader, 50 grader kallare än i Singapore, som vi lämnade 46 timmar tidigare.

Sammanfattningsvis har det varit en fantastisk resa. Jag har fått uppleva en helt främmande natur och en lika främmande kultur. Någon gång vill jag återvända och fördjupa en del av mina intryck och upplevelser.

HEMAVAN 1987

Årets Hemavanläger blir veckorna 38 och 39.

Anmälan görs till Lasse Löf.

HA EN AKTIV
SOMMAR,
FLYG !!!
Lasse

