

Drakampen



Luft och markorgan för
ÄLVSBY FLYGKLUBB

Nummer 15
Mars 1990



Foto-repro: Carl-Eric Carlsson

INNEHÅLL:

Reds ruta

Hängflyg?

Du som tänkt flyga...

Dragning Supportlotteri _____ sida 2

Älvsby FK årsmöte _____ sida 3

Säsongstart

Nytt om certifikat _____ sida 4

Framtiden för ÄFK? _____ sida 5

Drakampen 1989

Frekvensnyheter _____ sida 6

Underhåll av flygplan

Flygpriser 1990

Hur man läser två läs_sida 7

Motorflyghörnan

Annonser m.m. _____ sida 8

DM på Högheden !

Magring flygmotorer _____ sida 9

Licensed to fly JMC

Bogsering i år _____ sida 10

Bogserpilotslista _ _ _ bilaga

Redaktörens Ruta

Våren ,och därmed Segelflygsäsongen är på gång.... Vad passar då bättre än ytterligare ett nummer av DRATAMPEN?!

Jag hoppas att utformning och innehåll passar Er som läsare. Det viktigaste syftet är att styrelsen och andra medlemmar ska kunna nå ut med information, men det gör ju inget om Dratampen innehåller roliga, dråpliga och artiklar också! Skicka in om ni har något.

Om vi ser framåt så behöver jag en ersättare efter (nästa?) nummer. P g a att jag förflyttas till Stockholm för utbildning. Det är min övertygelse att det är viktigt att ha något som denna tidning för att hålla ihop vår stora och geografiskt ganska spridda klubb. HÖR AV ER TILL MIG ELLER NÅGON I STYRELSEN, OM NI VILL PRÖVA PÅ REDAKTÖRSSYSSLAN, ELLER HAR FRÅGOR OM DETTA.

Det som hänt sedan nyår är väl istort att byggverksamheten rullat på, både med flygplan och med vårt sanitetshus. Det ser dock i dagsläget lite mörkt ut för ZD. Årsmötet har genomförts, vilket jag återkommer till i tidningen.

Med önskan om en god början på segelflygsäsongen!



Red.

Patrik Nordlander
Drottninggatan 50
961 45 Boden
0921-17432 (68788 arb)

HÄNGFLYG!

Du som vill prova en luftigare variant av segelflygning:

Jag skall boka en kurs till sommaren, om vi blir ett antal intresserade!

Kursen kommer att hållas i ARJEPLOG och målet är utbildning till certifikat HÄNG 1.

Kurstid fyra dagar.

Kostnad ca 2100 kronor.

Kursen inkluderar lån av all mtrl och utrustning.

Plats på kurser finns fr.o.m vecka 28 och antal platser per kurs 3 till 8 deltagare. Jag vill få ihop ett gäng som åker iväg och prövar på det här tillsammans. Vi ordnar boendet ihop.

Intresserade ring Matti Pigg
snarast möjligt för bokning
eller mer info.

Arbetet 0921-68687 eller
sena kvällar 0921-15928

Matti Pigg

Du som tänkt flyga...**Segelflyglärarna meddelar:**

Lärarjobbet är många gånger stressigt och slitsamt. Mest beroende av att man slits in i oplanerade flygningar, som STRÄCK-O-PASS, kontrollstarter, inflygningar och passagerarflygningar. Visst ska vi syssla med sådant, men en hel del kan planeras och schemaläggas. Vi vill också delta i klubbgemenskapen utan att slitas in i Bergfalken så fort man visar sig flygfältet.

Därför uppmanar jag alla som:

- skall göra KONTROLLSTARTER, att göra dem när vi börjar säsongen.
- skall ta S.O.P-TILLSTÅNDET, anmäl detta snarast för inplanering.
- skall göra INFLYGNING PÅ MOTOR-SEGLAREN, anmäl detta snarast.

Anmälan görs till:

Peter Zätterqvist 0920-47584
eller

Harry Öhman 0920-17483
Sel 585 Harry Ö

**DRAGNINGSLISTA SUPPORTERLOTTERIET:**

December -89		Januari -90		Februari -90	
500 kr på lott nr	38 Bengt Wikström	500 kr på lott nr	78	500 kr på lott nr	137
100 kr på lott nr	188 Siv Lundin	250 kr på lott nr	396	250 kr på lott nr	298
100 kr på lott nr	256 Birgit Carlsson	100 kr på lott nr	294	100 kr på lott nr	51
50 kr på lott nr	212 Mona Andersson	100 kr på lott nr	332	100 kr på lott nr	19
50 kr på lott nr	88 Gudrun Sjöblom	100 kr på lott nr	24	100 kr på lott nr	240
50 kr på lott nr	66 Mats Hedström	50 kr på lott nr	122	50 kr på lott nr	301
Antalet lotter och vinster utökat fr o m 1990		50 kr på lott nr	165	50 kr på lott nr	130

avhölls å Hotell Sparta i centralorten Älvsbyn. Klockan sju minuter över tre slog ordföranden Brage igång mötet. Här följer ett sammandrag av vad som avhandlades.

Val av ordförande och styrelseledamöter gick fort, omval på samtliga inkl valberedningen.

ORDFÖRANDE: Brage Nordström

SEKRETERARE: Urban Zolland

KASSÖR: Kjell Åström

LEDAMÖTER: Bo Vikström (vice segelflygch)
Lars-Erik Löf (segelflygch)

Ove Berggren

Åke Carlsson (motorflygch)

SUPPLEANTER: Stig Nyström (vice motorflygch)
Ulf Johnsson

VALBEREDNING: Rune Höjer (sammankall)

Gunnar Ekberg

Sven Berggren

REVISORER: Åke Andersson

Stefan Lustig

REVISORSUPPL: Arne Berggren

Mats Ekberg

Ekonomi

Ekonomiska resultatet för 1989 synes gott och förbättrat sedan året innan. Då är också bytet av Cessna till en 182:a och "avskrivning" av Cirrusen inräknad. Resultaträkningen visar en vinst på 46593 kr. Utöver "flygintäkter" kan nämnas att flygdagen inbringade 11511 kr, supporterföreningen bidrog med 30000 kr, Kommunala bidrag 7254 kr, SM parkering 5000 kr.

Det som däremot bekymmar kassören, och kräver bättring från oss medlemmar, är att VI är skyldiga klubben mycket pengar i ej betalda avgifter. Mer än 56000 kr (femtio-sextusen kronor) fanns i fodringar vid -89 års bokslut!! Bara portokostnaden ligger på ett antal hundra kronor för utskick av räkningar. ANVÄND MEDLEMSKONTO!!!

Övrigt ur verksamhetsberättelsen:

Antalet medlemmar under året har varit 112 st+alla familje-och gästmedlemmar. Under året har det utbildats till 9 C-diplom, 10 S-certifikat, 6 avance-tillstånd och 4 Sträck- o Passtillstånd.

Övriga resultat för -89, se förra numret av Dratampen (nr 14)!

Årsavgifter för 1991 fastställdes av mötet till följande:

ordinarie medlem: 700 kr

ungdoms medlem: 275 kr

ej flygande medlem: 325 kr

gäst medlem: 275 kr

familje medlem: 25 kr

Mötet godkände revisionsberättelsen och beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Tackade

Nils-Henrik Öhmans minnesfonds stipendium, 500:- och en pokal, tilldelades Matti Pigg för hans fina insatser i ÄFK.

Ove Berggren tackades av styrelsen med blommor och present för sitt goda stöd till klubben.

Enkäten

Resultatet och utvärdering av enkäten som "flygande medlemmar" fick före Jul, redovisades av Ulf Johnsson.

Totalt hade 64 svar inkommit av de 100 som skickats ut. 3 av dessa saknade svar pga att vederbörande var motorflygare och frågorna rörde segelflygandet.

Här redovisas endast kort vissa fakta och slutsatser. Ulf J har den fullständiga utvärderingen.

Först frågades det efter ålder och flygtid:

-Med hänsyn till fördelningen av ålder, flygerfarenhet, utbildningsstatus hos de som svarat så bör alla grupper ha fått möjlighet att yttra sig.

Fråga 2 behandlade nuvarande och framtida utbildningsstatus.

-STRÄCKoPASS: 38 har utb

18 avser skaffa utb

1 tveksam - -

IMC-tillst 17 har utb

15 avser skaffa utb

4 tveksam - -

3 avser inte - -

AVA-tillst 9 har utb

17 avser skaffa utb

5 tveksam - -

6 avser inte - -

På den tredje frågan fick vederbörande ange målen med sin flygverksamhet

Ett eller flera mål kunde anges. Här redovisas utfallet procentuellt.

66% är intresserade av att flyga sträcka på klubbnivå (RST).

18% vill flyga runt fältet (inkl AVA och IMC), ej sträckflygning.

11% har uteslutit flygning runt fältet

36% vill kunna flyga AVA (43% har eller avser skaffa AVA-tillst).

48% vill kunna flyga MOLN (52% har eller avser skaffa IMC).

57% vill Fjällflyga.

forts nästa sida..

Fråga 4, vilken typ av flygplanspark ska vi ha i framtiden:

52% Önskar hellre många billiga än få dyra.

18% Önskar få högprestandafpl hellre än flera lågprestandafpl.

15% kan tänka sig höjda flygpriser för att få många högprestandafpl.

25% har angett eget eller flera av alternativen. De flesta är en kombination av de två översta alt.

Femte frågan, ange vilken fördelning vi skall ha på ensits/tväsits och prestanda.

5% många en- o tväsits, lågprestanda.

20% lågprest. tväsits, högprest ensits.

33% högprest tväsits, flera lågprest ensits.

41% har angett eget alt, av dessa har knappt hälften angett behov av ialla fall minst en högprest ensits och tväsits typ ASK 21.

6. Hur skall vi finansiera verksamheten?

23% Mycket eget arbete (underhålla gamla flygplan).

41% Betala mer (mindre behov underhåll).

28% Andra alt. (kombination enl ovan).

Sista frågan, flyger vi för mycket/lite sträcka i klubben?

70% Det råder balans nu.

15% Vi borde flyga mer sträcka.

8% vi borde flyga mindre

SAMMANFATTNING:

1. Klubben måste i närtid säkerställa att vi kan erbjuda medlemmarna utbildning i AVA och IMC. Vi kan anta ett ökat behov av vidareutb i sträckflygning (steg 3-träning).

2. Våra klubbflygplan måste medge att medlemmen tillåts flyga AVA och moln.

3. Vi bör anskaffa en plast-tväsitsare med hyfsade prestanda, som medger skol- och friflygning under IMC och avance. Ett alt är DG 500.

4. Minst en bra ensitsare, lämplig för klubbflygning, bör vi ha. Exvis en LS4.

5. Vi bör säkerställa att det finns tillräckligt många plan för att alla skall få flyga i önskad omfattning. Vi måste då behålla ett antal billiga ensitsare. Dessa bör med tanke på bygglokalsintresset vara enklare att underhålla, som t ex TSZ och TXT.

6. Vi kan konstatera att det finns två motsägelsefulla krav. Att skicka ut många på sträcka samtidigt som det skall gå att "harva runt fältet".

7. Förslag flygplanspark:

ASK 21 och B-falke 3 för grundutb.

DG 500 för vidareutb.

Ensitsigt std/15m-klassflygplan, TXT,

TSZ och ytterligare en billig ensitsare

(TZD eller motsv). Utöver detta, motorseglare och bogserflygplan.

Framtiden

Övriga frågor fortsatte med en redovisning av förslag till Verksamhets och Anskaffningsplan för ÄFK. Det presenterades av Åke Carlsson och Bosse Vikström.

Förslaget kan hittas på sidan 5. Läs och

begrunda, vi måste snart fatta beslut

om vad vi ska flyga med i framtiden!

Ordförande överlämnade Drakampens vandringspriser till respektive klassergrare.

Mötet avslutades, och raskt påbörjades

kvällens viktigaste aktivitet: Årsmötes-

festen! Vad undertecknad känner till avslöpte den väl, utan skandaler å sånt! (?)

Red.

SÄSONGSSTART . . .

SEGELFLYGCHEFEN RÄKNAR MED ATT VI BÖRJAR ATT SEGELFLYGA PÅ HEDEN PÅSKHELGEN, 14-15 APRIL. ETT ? (frågetecken) ÄR HUR MÅNGA FLYGPLAN SOM KAN VARA KLARA DÅ, UNDERHÅLLET ÄR INTE GJORT PÅ ALLA FLYGPLAN ÄN...!

FLYGLEDARLISTA KOMMER UT TILL BERÖRDA SENARE. BOGSERFÖRARLISTA FINNS ATT FYLLA I SOM BILAGA I TIDNINGEN (SITA BLADET).

De nya certifikatbestämmelserna har kommit....

Luftfartsverket har skickat ut de nya bestämmelserna till alla privatflygare (A, S, UL och ballong). I korthet gäller det längre giltighetstider, Flygtid för förnyelse, PFT för A-cert, IFR och sjöflyg. Kolla att du fått dem i Brevlådan!

Framtidsplaner för Älvsby FK

sida 5

Under hösten och vintern 1989 har det i styrelsen förekommit diskussioner om hur den framtida inriktningen av vår verksamhet skall drivas.

En enkät har skickats ut till medlemmarna under November. Enkäten rörde frågor kring segelflygverksamheten. Antal svar uppgick till drygt 60% av totala medlemsantalet. Rena motorflygare har i de flesta fall inte svarat. Resultatet av enkäten presenterades på årsmötet 17/2. (Finns också redov. på sida 3-4 red anm.)

Sammanfattningsvis kan sägas att alla grupper av segelflygare har tagit chansen att svara och därigenom vara med och påverka den framtida inriktningen.

Det kan klart utläsas att behovet av vidareutbildning för IMC, avance och sträckflygning är stort. Som en konsekvens måste klubben kunna ställa upp med material som gör det möjligt att utöva dessa grenar inom segelflyget.

Tillgänglighet till flygplan värderas högre än krav på tävlingsprestanda. Stor del av svaren uttrycker önskemål om modernt 2-sitsigt segelflygplan (plast) och minst en ensitsare av god klass (dock ej krav på det senaste).

Intresset för att jobba med flygplanen i bygglokalen anges vara större än vad verkligheten visar.

De slutsatser vi drar är följande:

- Vi bör behålla våra nuvarande ensitsare och ev komplettera med ytterligare en bättre ensitsare (LS4, Pegase eller liknande).
- Plasttvåsitsare anskaffas för att bli en medge utbildning och utövande av avance, sträckflygning och molnflygning (de två sistnämnda kan klaras även med B-falke 4).
- Utbildningen måste i högre grad än tidigare inriktas mot vidareutbildning i avance, IMC och sträckflygning.

Styrelsen har utarbetat en långtidsplan som tar hänsyn till i enkäten framkomna synpunkter och andra kända tänkbara investeringar/kostnader de kommande 5 åren. Det kan verka konstigt att upprätta 5-årsplaner i dessa tider när planekonomin i öst med sina 5-årsplaner håller på att omprövas. För klubbens del tycker vi i styrelsen att det krävs en plan för att få grepp på om vi kan klara de framtida investeringarna.

Det vi har att vänta framöver utöver löpande drift och underhåll är följande:

-Motorbyte SE-UAS	30 000 kr	1990-91
-Motorbyte SE-GYI	120 000 kr	1992
-Renovering av fältytan	400 000 kr	1991-95
-Tälthangar	250 000 kr	1990-91
-Inköp ensitsare ers Cirrus	100 000 kr	1990
-Inköp plasttvåsits	250 000 kr	1991
-Inköp supertvåsts	500 000 kr	1994
-Grundöversyner TNH, TXT, TSZ	75 000 kr	1993-97
-Motorbyte SE-EOH	120 000 kr	1997

Ovanst skall ses som en tänkbar utveckling och inte som en beslutad investeringsplan.

Varje investering föregås givetvis av individuell prövning där hänsyn tas till verksamheten vid det aktuella tillfället.

Som bakgrund till planerna kan nämnas att det på segelflygsidan inte har skett någon utökning av klubbens flotta sedan Astiren köptes 1978. De köp som förekommit se'n dess har varit till för att täcka upp efter haverier eller pensionerade flygplan.

Om vi tror på klubbens framtid och att verksamheten kommer att öka i omfattning är det möjligt att även ekonomiskt klara av den expansion som ligger i långtidsplanen. Risken att misslyckas är inte större än att vi får avyttra material om vår kostym blir för stor.

Älvsby FK är en av de 10 största klubbarna i Sverige på segelflygsidan och vi bör kunna erbjuda ännu fler att dela vårt nöje och flyga ännu mer.

HA ÄNNU ROLIGARE, FLYG MER! **B o V I**

Drakampen 1989

Nya regler för året innbar att resultat som presteras i Hemavan inte räknas i Drakampen.

I elitklass räckte det med en distans på 36 mil och ett par medelmåttiga 10-mila hastigheter för att vinna. Orsaken var att Tommy Nilsson inte kunde fullfölja säsongen och Peter Z var upptagen med att utbilda nya segelflygare.

I klass 1 var kampen hårdare och Bo Nyström avgjorde med två snabba 10-mila med Pilatus. Det hjälpte inte att Åke C slog klubbrekordet med dunder och brak. Bredden i klass 1 är imponerande med 7 man över 29.000 poäng. Nästa år blir det 6 man i elitklass eftersom Bo N, Åke C och Lars Erik Lööf kvalificerat sig.

Klass 2 blev avgjord redan under period 1 eftersom varken Ola Eriksson eller Mats Nilsson flög någon RST-sträcka i period 2. Det var Olas andra seger i klass 2. Nästa år får han tävla i klass 1.

BoVi

Elitklass Poäng

1 Bo Vikström	33.980
2 Tommy Nilsson	32.032
3 Peter Zätterqvist	18.845

Klass 1

1 Bo Nyström	35.979
2 Åke Carlsson	33.115
3 Lars Erik Lööf	33.025
4 Matti Pigg	31.780
5 Tage Holkvik	31.076
6 Ulf Johnsson	29.638
7 Urban Zolland	29.543
8 Hans Landstedt	24.467
9 Börje Fredriksson	18.707
10 Arne Berggren	13.354
11 Åke Andersson	3.780
12 Stig Arvid Nyström	1.520
13 Kjell Nilsson	1.105

Klass 2

1 Ola Eriksson	13.106
2 Mats Nilsson	12.429
3 Anders Ackelid	3.712
4 Camilla Sedholm	3.660
5 Juha Sippola	3.320
6 Stefan Sonestedt	2.220

Frekvensnyheter

Televerket Radio har meddelat KSAK att följande gäller:

"Frekvensen 123,45 MHz skall användas av både segel- och motorflyg för kommunikation i samband med sträck-flygningar. Dessutom tillåts kommunikation mellan luftfartyg. Sändning på frekvensen får ske upp till en flyghöjd av 4000 ft.

Den info som får utväxlas ska vara mycket kortfattad och gäller kommunikation i samband med:

- Flygutprovningar
- Överförings- (ferry) flygningar
- Utbildning i förbandsflyging"

Skrivelsen är något otydlig tycker jag, exempelvis begränsningen i höjd : QNH, STD eller vad? Förhoppningsvis kommer mer anvisningar från KSAK så småningom.

Jag passar på att repetera några andra frekvenser som kan vara aktuella nu när säsongen börjar:

HEDEN : 128.45

123.5 När segelflygverksamhet är anmäld!

HÖGHEDEN: 123.35

IMC: 131.05 (Sundsvall)

(alt. 125.6)

KALLAX CTR: 125.45

(Kom ihåg att HEDEN ligger inom KALLAX TMA) Red.

VIDEOFILMEN från flygdagen 1988 i Piteå, finns fortfarande att beställa. Pris: 150kr, system VHS. Ring och beställ!

0920-61904 ,Urban Zolland

Underhåll av segelflygplan

Under vintern pågår något som kallas årstillsyn av våra segelflygplan. Jag hoppas att alla segelflygare har klart för sig att klubben får sköta underhållet under överinseende av KSAK med en godkänd byggleddare vid rodret.

Om det beror på missförstånd eller okunnighet skall jag inte gå in på här. Faktum kvarstår dock, att trots vad som svarats i enkäten, är det bygglädaerna, segelflygchefen och en handfull flitiga Bodensare som haft nöjet att vårda vår gemensamma flygplanspark.

Andra är uttagna för att färdigställa vårt nya hus med bastu, dusch och WC eller andra klubbgöromål.

Resten (ca 60 medlemmar) tycks tro att segelflygplan fixar sin egen årstillsyn med ibland rätt omfattande arbeten genom någon slags automatik. Dom finns ju på flygfältet när säsongen startar.

Det kan till viss del bero på att vi inom klubben inte är världsmästare på information. Men faktum är att det finns åtminstone två namn i telefonkatalogen som det går att ringa om man av en händelse skulle sakna en medlemsförteckning. Eftersom det är självklart att flygplanen skall ha sin årstillsyn ligger det i varje medlems intresse att ställa upp och dela på bördan.

Dessutom är det både trevligt och lärorikt att vistas i bygglokalen. Det skadar inte att lära lite mer om de flygplan som skall flygas på sommaren.

Det kanske är dags att införa arbetsplikt i någon form även om det är svårt att hitta något rättvist system.

Bo Vi

FLYGPRISE 1990:

SEGELFLYG:

Klubbens segelflygplan:

Grundpris	140kr/h
Litet paket 400 kr	60kr/h
Stort paket 1700 kr	0kr/h

Motorseglaren SE-UAS:

Grundpris	240 kr/h
Genom medl.lån till ÄFK ges rabatt. 1% av utlånat belopp i rabatt på timpriset ex:8000 kr lånebelopp ger rabatt 80 kr/h,dvs timpris 160kr/h. (lånen återbetalas med 1/5-del varje år dvs rabatten minskar).	

Bogserpris:	60 kr/biljett
"Överhöjd"	10 kr/100 m

MOTORFLYG

Grundpris	Cessnan 510 kr/h
	Pawneen 625 kr/h

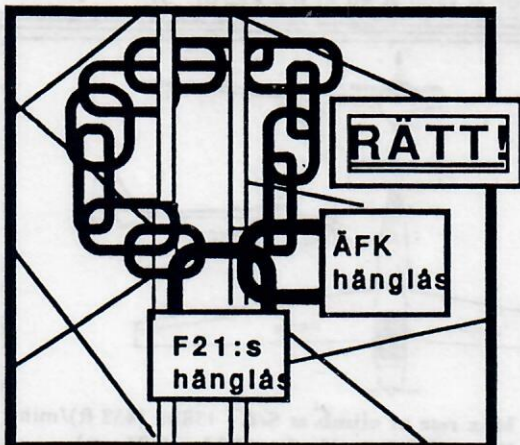
Paket 600 kr	Cessnan 340 kr/h
	Pawneen 475 kr/h

OBS! Paketet skall vara inbetalat innan det billigare priset gäller!

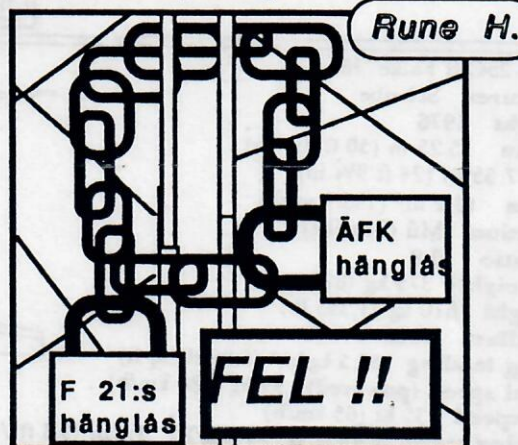
OBS! Om ni har bytt adress nyligt,eller skall göra det,så anmäl ny adress till Urban Zolland.Detta pga nya rutiner! 0920-61904

LÅSINSTRUKTION för GRINDEN till HEDEN

När vi låser om oss (vilket vi alltid gör!) efter att ha passerat grinden in till flygfältet skall det låsas enligt nedan: Låsen låsta i varandra.



Om inte hänglåsen sitter i varandra så kommer inte F 21 personal m fl in! Det underlättar inte för oss att få tillstånd att vara på Heden, om vi gör FEL!



MOTORFLYGHÖRNAN

Just nu står vår Cessna SKYLANE baserad på KALLAX. Fram till den 15. Mars har vi ca 30 timmar målgång att utföra. Alla tillstånd för att montera bogserutrustning och göra flygutprovning är klara. Om våra planer håller, görs monteringen efter 15. Mars i samband med en 100-tim mars tillsyn.

En säsongstart 7. April skulle då kunna göras med Cessnan som bogserflygplan. Pawneen står sedan i höst konserverad på Högheden. Den drar vi igång i samband med säsongstart. Kärran har då en ny vinschmotor monterad!!

Åke C

P.S Betala snarast in motorpaketet!!

Husvagn sökes!

Björn Lindhed som kommer till Högheden i sommar med sin ASK-21, vill hyra en husvagn för att kunna bo på Högheden vecka 28-30 (ev tidigare än vecka 28).
Ring till Björn : **08-857122**
eller **7378500**

Redaktör sökes!

..till klubbttidning med framtiden för sig.
Hör av er till Patrik eller någon i ÅFK sturelse.

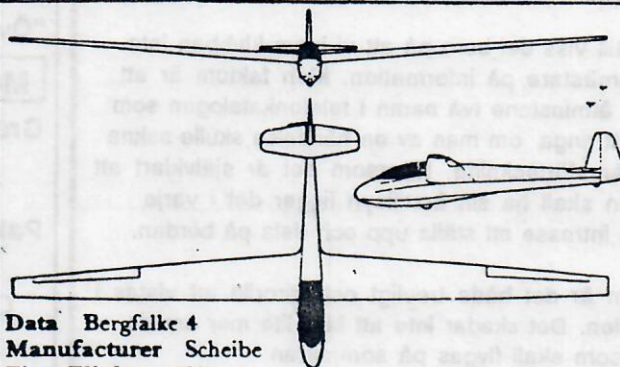
Lokal sökes!

Uppvärmd lokal med oöm och stor golvyta (svängrum för vingar å sånt), helst bottenvåning, sökes av seriös flygklubb för vintern 90/91. Gärna lägsta möjliga hyra.

Våra problem med vinterunderhållet tror jag bli botten i lokalförhållanden. För att det skall fungera krävs det en bygglokal med plats för både många flygplan och många medlemmar. Den bör också vara belägen så nära som möjligt flertalet av medlemmarna, dvs i Boden/Luleå. Bygglokalen skall väl vara vår samlingspunkt på vintern, såsom flygfältet på som maren?

Vi måste försöka hitta en bättre lösning till vintern. Är det någon som har något tips så hör av er till någon i styrelsen!

RED



Data Bergfalke 4
Manufacturer Scheibe
First Flight 1969
Wing span 17.2 m (56 ft 5 in)
Length 8.00 m (26 ft 3 in)
Height 1.5 m (4 ft 11 in)
Wing area 17.5 m² (188 sq ft)
Wing section Wortmann SO2/SO2/1
Aspect ratio 16.9
Empty weight 300 kg (661 lb)
Max weight 505 kg (1,113 lb)
Water ballast None
Max wing loading 29.4 kg/m² (6.02 lb/sq ft)
Max speed 108 kt (200 km/h)
Stalling speed 35 kt (65 km/h)
Min sinking speed at 40.5 km/h (75 km/h) 0.68 m (2.2 ft)/sec
Max rough air speed 92 kt (170 km/h)
Best glide at ratio at 46 kt (85 km/h) 34

Data SF-25C-S Falke '76

Manufacturer Scheibe

First Flight 1976

Wing span 15.25 m (50 ft 0 1/4 in)

Length 7.55 m (24 ft 9 1/4 in)

Wing area 18.2 m² (195.9 sq ft)

Wing section Mü (Scheibe)

Aspect ratio 13.8

Empty weight 375 kg (827 lb)

Max weight 610 kg (1,345 lb)

Water ballast None

Max wing loading 33.5 kg/m² (6.86 lb/sq ft)

Max level speed (powered) 97 kt (180 km/h)

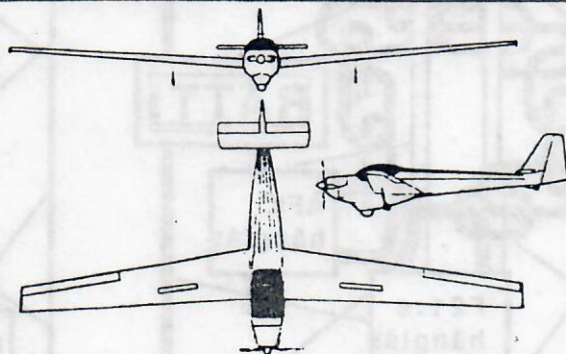
Stalling speed 35 kt (65 km/h)

Min sinking speed at 40.5 kt (75 km/h) 1.0 m (3.3 ft)/sec

Best glide ratio at 37.5 kt (70 km/h) 24

Power plant Limbach SL 1700 EA, 44.7 kW (60 hp)

T-O run (approx) 180 m (591 ft)



Max rate of climb at S/L 138 m (453 ft)/min
Range (45 litres fuel) 600 km (324 nm)

DM på Högheden i sommar !

Det kommer att bli spännande och intressant för oss alla att få arrangera årets DM hemma på Högheden. Deltagarna kommer hit från halva Sverige (ytan åsyftas). De har lång väg att transportera sig själva och flygplanen, därför är det extra viktigt att vi får dom att trivas här. Det kommer an på OSS MEDLEMMAR att göra det mesta och bästa denna vecka, den 1.-8. Juli!

Vi skall naturligtvis se till att tävlingen, mat, kiosk, camping och sådant fungerar, med de förberedelser det innebär. Men det är inte allt.....

Älvsby Flygklubb har inte bara flygplan, vi är en massa medlemmar som tillsammans har förmåga att skapa en mycket god stämning. Vi är omgivna av en mycket fin Natur.

Vi har mycket roligt tillsammans. (och så har vi ju myggen...).

När vi nu får långväga besökare ska vi försöka ge Tävlingsdeltagare med Anhöriga ett oförglömligt och POSITIVT minne av Älvsby Flygklubb!

Med gemenskap och samvaro kan vi knyta kontakter med andra klubbar.

Ta ledigt vecka 27, och medverka för att få en så trevlig och givande vecka som möjligt!!

Har NI ideer eller förslag till arrangemang o d vi kan ordna, vid och runt DM:et, så hör av ER till :

Brage Nordström(ordf.)

Bosse Vikström

Birgitta Fredriksson(supporterfören.)

Ordf.

MAGRING av FLYGMOTORER.

Magring av flygmotorer har de senaste åren varit ett hett diskussionsämne. I dag är emellertid de flesta överens om att omagrade motorer som körs på 100 LL får skadliga blyavlagringar. För vår del har jag försökt att så noggrant som möjligt instruera om hur magring skall ske.

Vilka faror innebär felaktig utmagring?

- En överladdad motor, som fort ger övertemp, kan vid utmagring till högsta EGT överhettas i vissa flyglägen (överskottsbränsle kyler).
- Vid hastigt gaspådrag (vid pullup) kan en utmagrad motor hosta till och stanna. Detta kan lätt inträffa om man glömt att succesivt rika motorn under en lång motorplane'.
- Motorn stannar för att blandningsreglaget hanterats ovarsamt (lätt hänt i turbulent luft).

Magring efter EGT (avgastemp):

Börja med en försiktig magring, EGT-nålen rör sig nu uppåt. Det index som ofta finns på EGT-instrumentet kan inte utnyttjas som hjälp med att finna ut var peak (högsta temp) ligger, eftersom peak-värdet varierar med motoreffekten och avvikelser i standardatmosfären.

Fortsätt att magra till dess att nålen börjar röra sig nedåt (kallare). Du har nu passerat peak och skall nu rika motorn till dess att nålen åter står på det högsta värdet och åter sjunkit 50 grader (två delstreck).

Om EGT-instrumentet reagerar osäkert (händer ibland) kan du istället magra motorn tills den går något hårt och farten minskar. Rika sedan bara motorn så mycket att den går jämt. Cessna Skylane magrar vi efter denna normalinstruktion.

Glöm bara inte att ha fullt rik blandning:

- Innan Du ökar effekten (start, stigning).
- Inför landning.

Pawneen magras ut till det röda index som finns på mixture-reglaget och skall stå där under alla flyfaser. Således gör vi här undantag mot de generella reglerna som säger att vid gaspådrag, under stigning samt vid landning skall magring ske. Undantaget beror på att denna 0-540-motor är alldeles för rikställd. Detta går inte att justera utan mycket omfattande åtgärder. Denna schablonmässiga utmagring görs idag av de flesta klubbar som bogserar med Pawnee. På hög höjd eller vid tp-flygning kan ytterligare utmagring vara nödvändig.

Motorflygchefen

A+I -eller **Licensed to fly IMC**

Kanske var det vår nya Cessna med alla faciliteter som fick mig att ta steget, eller var det plötsliga förändringar i de ekonomiska förutsättningarna som fick mig att fatta ett avgörande beslut?

Möjligen kan det ha varit att Stig Nyström anmält sig till teorikurs redan vecka 11.

Vad krävs för I-bevis?

De bestämmelser som gäller idag är att Du skall ha:

- minst 50 h distansflygning som befälhavare.
- praktisk utbildning omfattande minst 40 h instrumenttid, varav 30 h får flygas i flygsimulator eller varav 20 h får flygas i "hjälpmedel för syntetisk flygtränning".
- teoriutbildning vid godkänd flygskola omfattande följande:

<>Meteorologi <>BCL <>NAV
 <>IFR COM (inkl morse) <>Färdplanering

Teoriutbildningen går enklast till så att man anmäler sig till en intensivkurs hos "COLLE" Collinder på Bromma. Kursen kostar 4800 :-

och påstås vara mycket bra. När teoriprovet är avklarat skall man ordna den praktiska flygutbildningen, vilket blir både billigast och bäst om man anmäler sig till simulatorutbildning på Bromma. En timme enmotorsimulator med lärare kostar 300:-.

Vilka behörigheter ger utbildningen?

Som ensampilot vid IFR bestämde Lfv i fjol att ett tillägg på RVR (bansynvidden) med 200 m skulle gälla. Dessutom finns alltid ett enpilots-tillägg på 50 ft vid DH (decision height). Det här innebär att man faktiskt kan landa i mycket dåligt väder. Som exempel kan ges att vid ILS-landning bana 14 på KALLAX krävs en bansynvidd på 1000 m (med blixtar) från en DH på 250 ft (75 m). Det här innebär att man följer grundlinje och glidbana ända ner till DH som är 250 fot QFE. Ser man inte inflygningsljusen då DH nåtts avbryts inflygningen och man drar på.

Vad kostar alltihop?

Teorikursen med uppehålle och resor räknar jag skall gå på c:a 7500:-. Simulatorflygningen med resor och uppehålle beräknar jag till 10000:-. I-skolning på flygplan c:a 10 h hoppas jag stanar på ungefär 6000:-.

HAPPY FLYING!!

Ake C

BOGSERING i år :

En volymökning genom säsongsförlängning är "formeln" för att ÅFK ekonomi skall bli stark nog för de planerade framtidssatsningarna och samtidigt ge oss de bästa förutsättningarna för vår flygning.

Enligt detta schema har vi 94 dagar som kan utnyttjas för segelflygning. Till detta kommer dessutom två veckor i Hemavan samt möjligheter att själv dra igång verksamhet.

Under "högsäsong" dvs efter midsommar fram till mitten av augusti behövs två bogserförare per dag. På denna lista är de kallade 1:e respektive 2:e bogserförare. Förste bogserförare är ansvarig för verksamheten och samordnar den med sin andre bogserförare.

Fyll i de tider som Du vill stå som förste respektive andre bogserförare. Sänd snarast, dock senast 04-01 in dina önskemål alternativt ring Åke 0921-65757 och anmäl när Du vill bogsera. Listan finns på nästa sida (som bilaga till tidningen).

Blir listan inte fulltecknad finns det risk att ni får tider ni inte vill ha

Bogserförare skall:

-vara beredd att starta bogsering kl 1000 och kunna bogsera till kl 1800.

Under högsäsong skall bogsering (med andre bogserförare) kunna utföras mellan kl 1000-2200.

-vid eventuellt förfall ordna ersättare.

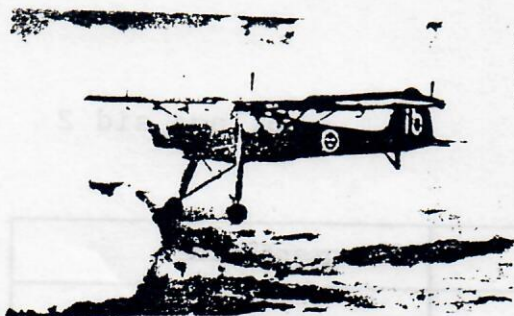
-vid dåligt väder anmäla sin telefonadress till segelflygledaren för att vid väderförbättring omedelbart kunna ställa upp och bogsera.

-ansvara för bogserflygplanets Dagliga Tillsyn samt vård och hangarering efter bogsering.

De som ännu ej är influgna på Pawnee eller C 182, har möjligheter att göra detta. Jag räknar också med att vi skall få ett antal nya bogserförare i år. Ring Åke och anmäl era avsikter.

Motorflygchefen

ÄFK
MOTOR



Bilaga till
DRATAMPEN nr 15

sid 1

Bogserförarlista för 1990

Tid	1.Bogserförare	2.Bogserförare
04-07 Lördag		
04-08 Söndag		
04-13 L Fredag		
04-14 Lördag		
04-15 Söndag		
04-16 Måndag		
04-21 Lördag		
04-22 Söndag		
04-28 Lördag		
04-29 Söndag		
04-30 Valborg		
05-01 Tisdag		
05-05 Lördag		
05-06 Söndag		
05-12 Lördag		
05-13 Söndag		
05-19 Lördag		
05-20 Söndag		
05-24 "Flygarden		
05-25 Fredag		
05-26 Lördag		
05-27 Söndag		
06-02 Lördag		
06-03 Söndag		
06-04 Pingst		
06-09 Lördag		
06-10 Söndag		
06-16 Lördag		
06-17 Söndag		
06-22 Midsommar		
06-23 Lördag		
06-24 Söndag		
06-25 Måndag		
06-26 Tisdag		
06-27 Onsdag		
06-28 Torsdag		
06-29 Fredag		
06-30 Lördag		
07-01 Söndag		
07-02 Måndag DM		
07-03 Tisdag DM		
07-04 Onsdag DM		
07-05 Torsdag DM		
07-06 Fredag DM		
07-07 Lördag DM		

(forts nästa sida)

Tid	1.Bogserförare	2.Bogserförare
07-08 Söndag		
07-09 Måndag		
07-10 Tisdag		
07-11 Onsdag		
07-12 Torsdag		
07-13 Fredag		
07-14 Lördag		
07-15 Söndag		
07-16 Måndag		
07-17 Tisdag		
07-18 Onsdag		
07-19 Torsdag		
07-20 Fredag		
07-21 Lördag		
07-22 Söndag		
07-23 Måndag		
07-24 Tisdag		
07-25 Onsdag		
07-26 Torsdag		
07-27 Fredag		
07-28 Lördag		
07-29 Söndag		
07-30 Måndag		
07-31 Tisdag		
08-01 Onsdag		
08-02 Torsdag		
08-03 Fredag		
08-04 Lördag		
08-05 Söndag		
08-06 Måndag		
08-07 Tisdag		
08-08 Onsdag		
08-09 Torsdag		
08-10 Fredag		
08-11 Lördag		
08-12 Söndag		
08-13 Måndag		
08-14 Tisdag		
08-15 Onsdag		
08-16 Torsdag		
08-17 Fredag		
08-18 Lördag		
08-19 Söndag		
08-25 Lördag		
08-26 Söndag		
09-01 Lördag		
09-02 Söndag		
09-08 Lördag		
09-09 Söndag		

Sänd in/ring in dina önskemål snarast till

Åke Carlsson, Kvistvägen 24 96144 Boden

0921-65757.