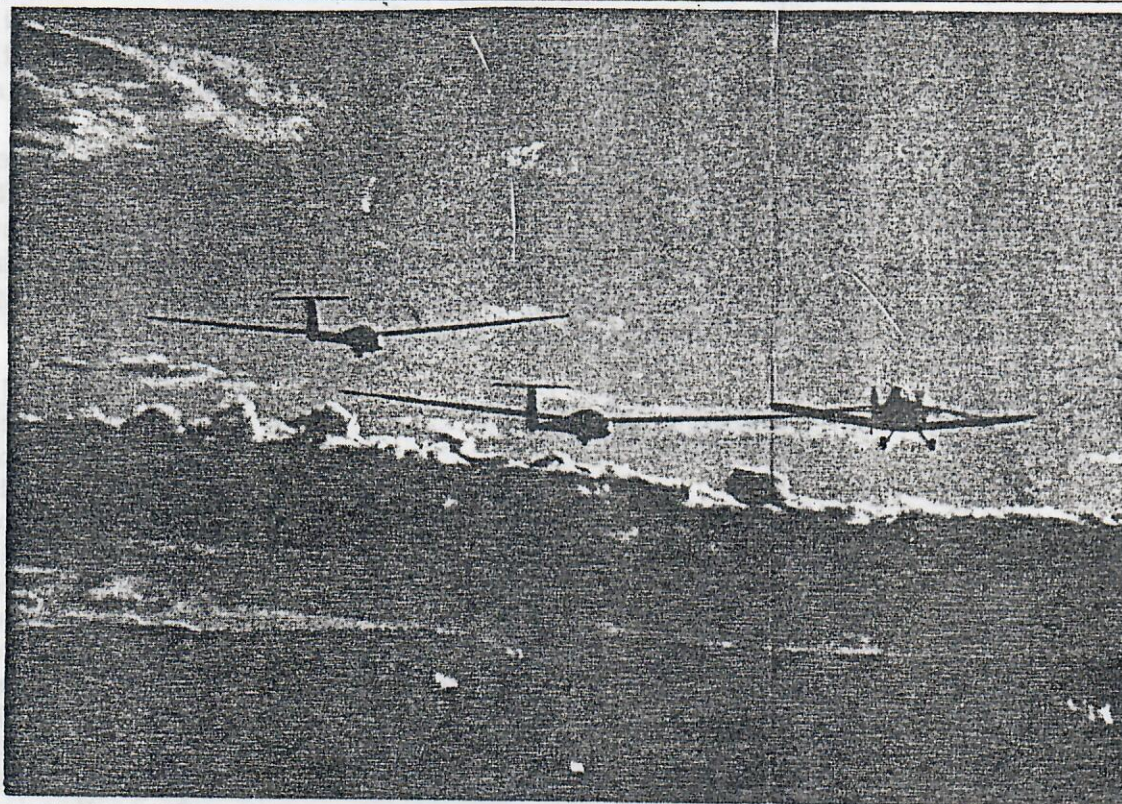


Drakampen

Luft och markorgan för
✈ **ÄLVSBY FLYGKLUBB**

Nummer 17
Augusti 1990



INNEHÅLL:

Hemavan Cup

Fallskärmar I _____ sida 1

Ekonomispalten

Dragningslista _____ sida 2

Hemavan 1990

Historiskt DM

Fest på
Lördag
25/8

Flygpriser

NM i segelflyg _____ sida 3

Flygtrafikledning _____ sida 4

Motorsegelflygplan _____ sida 6

Klubbflygledare _____ sida 7

Hemavan Cup!

Under Hemavan-lägret kommer vi att ha en tävling för alla lägerdeltagare:

-Bästa höjdvinster under lägret, 2 st räknas. Fina priser utlovas!!
Deltagaravgift 50:-. Anmälan på platsen, då regler utdelas BoVi

Fallskärmar...

är RÄDDNINGSSUTRUSTNING, och skall förvaras inom lås och bom på flygfältet!

Tillse att Du låser fallskärmsboden när Du lämnat/hämtat något därifrån.

Materielförvaltaren

DG 500: En DG 500 Trainer beställs av klubben för leverans våren 1993!

EKONOMI-Sidan.

När detta skrivs, den första veckan i Augusti, är den mest intensiva delen av flygsäsongen över. Flygtidsuttaget för segel har varit lågt och därmed också utnyttjandet av Pawneen. Cessnan har gått mer än beräknat.

Orsakerna är mindre bra väder samt erforderliga reparationer av Cessnan och Pawneen. Litet antal flygtimmar betyder lite intäkter för klubben, reparationer av flygplan är dyrbart. Dessutom har vi ekonomi-ansvariga varit sena med faktureringar p g a övergång till nytt debiteringssystem.

Allt detta ledde till en besvärlig period i slutet av Juni, som klarades av med hjälp av ett bidrag från supporterföreningen. Endast en mindre del av klubbens checkkredit behövde vi nyttja en kortare tid. Ett STORT TACK alltså till SUPPORTERFÖRENINGEN och ett tillfälle att påminna om att supp.föreningens överskott, huvudsakligen intäkter från matförsäljning, klubbkläder mm, går tillbaka till moderklubben. KÖP alltså mat och andra varor så långt möjligt, -Men glöm inte att betala.

På styrelsemötet 4/8 beslutades bl a om justering av regler för segelflygpaketet samt om hur klubben skall förfara med obetalda fakturor. Eftersom detta är viktigt för varje klubbmedlem redovisas dessa beslut i en särskild skrivelse till medlemmarna. I förra Dragtampen publicerade vi vilka som var innehavare av olika paketpris, för kontroll skull. Fler har tillkommit efter dess och därmed redovisas listorna igen, här nedan. Liksom tidigare skall du skriva till undertecknad om du upptäcker något galeit:

KJELL ÅSTRÖM

RORVIKSGATAN 11

961 32 BODEN

*Kjell Åström*LILLA PAKETET

Bo Vikström	Herbert Wiklund
Åke Carlsson	Evald Eriksson
Ulf Aili	Douglas Nilsson
Henry Lundström	Tage Holkvik
Bo Nyström	Mario Moglio
Kjell Nilsson	Lennart Lund
Niklas Nilsson	Stefan Lustig
Åke Andersson	Ola Fernberg
Lasse Lööf	Joakim Isaksson
Kjell Åström	Tomas Lindgren
Patrik Nordlander	Mikael Gällerstedt
Patrik Åström	Arne Nilsson
Henrik Åslund	Ola Ström
Ola Eriksson	Sven Berggren
Peter Zätterqvist	Anders Olsson
Camilla Sedholm	Eva Flygare
Anders Askerud	Tommy Jönsson
Rune Höjer	Jörgen Balkefors
Matti Övermark	Stefan Lindbäck

STORA PAKETET

Urban Zolland
Matti Pigg
Anders Eriksson
Brage Nordström
Tomas Johansson
Börje Fredriksson
Ulf Jonsson
Arne Berggren
Juha Sippola
Mats Nilsson
Stefan Simonsson
Anders Ackelid
Urban Sundqvist
Peter Blomqvist
Eyvon Nordström
Håkan Danielsson

MOTORPAKETET

Gunnar Pettersson
Ove Berggren
Sören Åhlund
Åke Carlsson
Kenneth Lundström
Stig Carlsson
Ola Eriksson
Arne Nilsson
Arne Berggren
Stig-Arvid Nyström
Sune Lestander
Stefan Simonsson
Göran Kempe
Kennet Backgård
Gunnar Ekberg
Gunnar Nykvist
Martin Rullander
Seth Hedström
Tomas Lindgren
Brage Nordström
Donald Johansson
Mårten Lundgren
Fredrik Nyström
Niklas Sehlstedt

DRAGNINGSLISTA SUPPORTERLOTTERIET:***maj-90***

500 kr på lott nr 55 Olle Forsgren
250 kr på lott nr 11 Robert Nordmark
100 kr på lott nr 381 Robert Persson
100 kr på lott nr 191 Monica Moosberg
100 kr på lott nr 314 Kerstin Hallberg
50 kr på lott nr 351 Marina Niemi
50 kr på lott nr 208 Valter Blomqvist

juni-90

500 kr på lott nr 144 Eskil Dahlberg
250 kr på lott nr 18 Håkan Janmick
100 kr på lott nr 30 Rune Bjärström
100 kr på lott nr 137 Rune Tannersjö
100 kr på lott nr 3 Kerstin Winström
50 kr på lott nr 207 Robert Heinonen
50 kr på lott nr 12 Kathrine Zätterqvist

Press-stopp!! Surströmmingsfest kvällen den 25/8 på Höggheden!

Självkostnadspris. Info och ANMÄLAN senast 22/8 till:

Stefan Simonsson 0921-65142

DRAGNINGSLISTA SUPPORTERLOTTERIET forts juli-90

500 kr på lott nr 44 Lasse Lööf (hoppsan!)
 250 kr på lott nr 387 Anders Åhlin
 100 kr på lott nr 145 Henning Stenqvist
 100 kr på lott nr 351 Marina Niemi
 100 kr på lott nr 314 Kerstin Hallberg
 50 kr på lott nr 53 Sune Strand
 50 kr på lott nr 236 Helge Nilsson

HEMAVAN 1990

Vecka 37 och 38 är det dags
 att utmana Uggudarna igen!
Anmälan till Lasse Lööf snarast.

tel: 0920-41368

Anmälan är bindande.

Lägeravgift 200:-

P.s. UAS kommer att stanna hemma
 för de som ej hänger med.

Historiskt DM 1990

Vårt DM på Högheden blev historisk på många sätt.

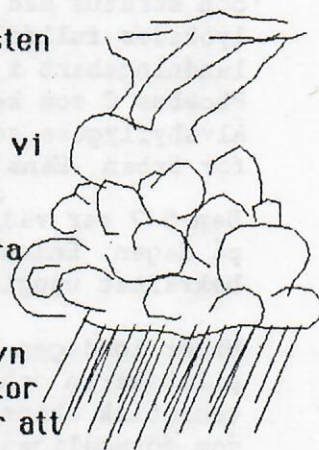
Vi ser att "träeran" är på väg att ta slut även i Norra regionen. Plasten
 är sakta men säkert över även i klubbklassen.

Inget tidigare DM har blivit utan tävlingsdag i någon klass. I år fick vi
 inte en enda tävlingsdag i klubbklassen. Ett föga smickrande rekord.

Aldrig tidigare har ett DM ägt rum så långt norrut. Dessutom med bra
 uppslutning från södra delarna av distriktet.

I mannaminne har vi aldrig upplevt så dåligt segelflygväder i Älvsbyn
 under början av Juli. Det dåliga vädret fortsatte dessutom i två veckor
 till vilket gjorde att det skulle krävs minst 15 reservdagar till för att
 få till stånd ett DM.

BoVi



FLYGPRISER m m:

För att undanröja alla missförstånd om motorflygpriser görs detta förtydligande.

Motorpaketet är för 1990: 600 kr och ger från det att det inbetalats ett flyg timpris på 340 kr
 per tachotimme för SE-GYI och ett flygtimpris på 475 kr per tachotimme för SE-EOH.

Detta förutsätter dessutom att Du har pengar på Ditt motorkonto! Om Du flyger utan att pengar
 finns på kontot gäller inte motorpaketet utan priserna blir 510 kr per tachotimme för SE-GYI
 och 625 kr per tachotimme för SE-EOH.

Landnings- och parkeringsavgifter betalas av piloten.

Tachotid är underlag för debitering. Flygtid airborne, skrivs i resedagboken och utgör underlag
 för tillsyner m m, medan blocktid, den tid från det att luftfartyget bringats i rörelse av egen
 kraft tills det att flygplanet åter bringats stanna, loggas i Din egen flygdagbok.

Skriv rätt!! Resedagboken ligger numera i handsfacket och tachometerverket fungerar.

MOTORFLYGHEFEN

Norrlandsmästerskapen i segelflyg 1990 (DM-Norra 1990)

Efter ett par ofrivilliga återbud i sista stund kunde ett startfält
 på 21 segelflygplan ställa upp på Högheden i Älvsbyn. Efter ett
 intensivt arbete av klubbmedlemmarna under våren kunde deltagarna
 även få vara med och inviga Sveriges läckraste dusch och bastuhus.
 Det var ett gäng förhoppningsfulla piloter som mötte upp på första
 briefing.

Från Älvsby FK deltog 7 man. I std/15m klassen ställde Åke Carlsson
 upp med ASW 20 och Urban Zolland med Pik 20D. I klubbklassen var det
 Bo Nyström (Pilatus B4), Peter Zätterqvist (Phoebus C), Matti Pigg (Astir
 Jeans), Hans Landstedt (SF 27A) samt Mats Nilsson (Pilatus B4) som skulle
 försvara klubbens färger. För Urban, Matti, Hans och Mats var det frågan
 om tävlingsdebut.

sida 4 Första dagen bjöd på strålände väder och uppgifterna blev 36 mil för Std/15m och 24 mil för klubbklassen. En kombination av sjöbris och cirruskärn vid klubbklassens första brytpunkt medförde utelandning för samtliga i klassen utom Ante Dahlstedt som valde att åka ner och titta på utelandarna och sedan vända hem. Det fattades 1,7 km för Mats Nilsson för att det skulle räknats som tävlingsdag. Peter och Bo N flög längst av klubbens piloter dock utan att få några poäng.

I std/15m bromsades de flesta upp i samma område som "sänkt" klubbklassen och endast Ulf Jansson från Västra Gästrikens FK kunde fullfölja uppgiften med 72 km/t. Åke blev fyra med 21 mil och Urban kom sexa med 15 mil.

Sedan dröjde det till den 4/7 innan det var flygbart igen. Det började lovande med cumulusaktivitet men under uppbyggnaden av startfältet började stratus driva in från kusten. Det blev en blandning av cumulus och stratus med en bas på mellan 500 och 700 m. Endast en man lyckades fullfölja banan på 10 mil som följde Piteå älvdal med landningsbart i stort sett hela vägen. Det var Peter Zätterqvist i sin Phoebus C som kämpade sig runt med 52 km/t. Det var för övrigt bara Älvsbyflygare som gav sig ut på banan. Det resulterade i utelandning för Urban, Hans, Mats och Bo N. Matti och Åke C åkte aldrig iväg.

Den 5/7 var vädret alltför explosivt med stora Cb redan vid 12-tiden på dagen. Endast ett fåtal försökte gå ut på banan bara för att få det bekräftat uppgiftens omöjlighet.

Under lördagen började hoppet om tävlingar försvinna hos den tappra pilotskaran och när det inte gick att flyga på söndag fanns det endast teoretisk chans att få DM i std/15m. För klubbklassen inträffade det som förmodligen aldrig hänt i DM-sammanhang, nämligen en tävling utan en enda tävlingsdag.

Bo Vi

Flygtrafikledning

Vi behöver alla öka våra kunskaper om hur trafiken skall regleras i luften. Förhoppningsvis känner alla till begrepp som:

- VFR (Visuell FlygReglerna)
- TMA (TerMinalArea)
- CTR (kontrollzon)
- Okontrollerad luft
- AWY (Luftled)
- FIR (FlygInformationsRegion)
- TIA (TrafficInformationArea)

- TIZ (TrafficInformationZone)
 - m fl märkliga eng. förkortningar.....
- Flygtrafikledningstjänstens uppgifter är att:
1. Förebygga kollisioner mellan luftfartyg inbördes
 2. Förebygga kollisioner mellan luftfartyg och hinder på manöverområdet
 3. Främja en välordnad flygtrafik
 4. Lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.
 5. Underrätta vederbörande organ då luftfartyg är i behov av räddningstjänst samt i erforderlig grad bistå sådant organ.

Detta innebär att FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNSTEN utövar:

FLYGKONTROLL-TJÄNST

För all trafik i kontrollzon.
För IFR-trafik inom kontrollerat luftrum. För VFR-trafik i allväderskontrollerade TMA och under mörker i alla TMA

OMRÅDESKONTROLL-TJÄNST ACC

INFLYGNINGSKONTROLL-TJÄNST APP

FLYGPLATSKONTROLL-TJÄNST TWR

FLYG-RÅDGIVNINGSTJÄNST

FLYG-INFORMATIONSTJÄNST

För all trafik inom TIA/TIZ

Inom FIR

ALARMERINGSTJÄNST

För all trafik som lämnat in och aktiverat FÄRDPLAN

forts nästa sida.....

Vad är då det ena och det andra ?

FLYGKONTROLLTJÄNST innebär att Du får FÄRDTILLSTAND och utövas alltid i upprättad KONTROLLZON och inom MANÖVEROMRADET. Anropsignalen är TORNET eller GROUND på större flygplatser.

När flygkontrolltjänst skall utövas är DU skyldig att lämna färdplan, vilket inte innebär att Du måste skriva en blankett och ringa till Sundsvall (060-197650). Ofta räcker det med ett telefonsamtalsamtal. I vissa fall kan s.k. förkortad färdplan på radio lämnas till TORNET. Oftast skall flygplantyp och antal ombord anges.

FLYGKONTROLLTJÄNST utövas också i ALLVADERSKONTROLLERADE TMA samt övriga TMA under mörker. Anropsignalen inom TMA är KONTROLLEN.

FLYGINFORMATIONSTJÄNST innebär att Du ger information om hur Du avser att flyga (meddela avsikt) och av flygledaren får information om annan flygtrafik som kan konflikta med Din färdväg. Flyginformationstjänst utövas i EJ ALLVADERSKONTROLLERADE TMA under dager, i LUFTLED där Du får flyga VFR upp till Flygnivå 85 under dager inom TIA/TI2, samt i okontrollerad luft för IFR-trafik samt för VFR-trafik om Du anser att det finns behov. Anropsignal är inom TMA, KONTROLLEN och inom FIR INFORMATION eller KONTROLLEN beroende på vilken frekvens man använder. Ofta, exempelvis vid låg trafikintensitet används samma frekvens för kontroll, inflygningskontroll, information och torn.

VFR (VISUELLFLYGREGLERNA)

Innebär att man flyger enligt principen SE OCH BLI SEDD. För att detta skall vara möjligt måste man på höjder över 300 m GND eller 900 m MSL ha ett horisontellt avstånd till moln på 1,5 km och ett vertikalt avstånd till moln på 300 m. Dessutom måste sikten (flygsynvidden) vara minst 8 km. På lägre höjder behöver man bara vara fri från moln och ha sikt 1,5 km.

Om man flyger på marschhöjd skall dessutom halvcirkelregeln följas. Detta innebär att om Du flyger närmare moln än 300 m flyger Du inte enligt VFR utan "IFR med marksikt" som får tillämpas vid segelflygning i okontrollerad luft där sikten är minst 8 km och positionsbestämning kan göras kontinuerligt.

IFR (Instrumentflygreglerna)

Innebär att man oftast flyger i kontrollerat luftrum, följer färdtillstånd från flygkontrollorgan och om man måste flyga i okontrollerad luft flyger enligt halvcirkelregeln på marschhöjd och ger och får flyginformation.

Några krav på väder finns inte annat än de minima som bestäms för varje flygplats efter de inflygningshjälpmedel som finns.

TRANSPONDER

Numera måste alla motordrivna flygplan vara utrustade med fungerande transponder, minst mod A, när flygningen sker i kontrollerat luftrum, (CTR, TMA, AWY) När trafiksituationen så medger kan undantag medges.

Ake C.

MOTORSEGELFLYGPLAN

Svensk pilotförening har vid två tillfällen skrivit till Luftfartverket och föreslagit att motorsegelflygplan ej skall få framföras med endast segelflygcertifikat.

Anledningen är att motorsegelflygplan vid ett par tillfällen försenat annan trafik genom att uppträda felaktigt i kontrollerat luftrum.

Motorsegelflygplanverksamheten är utsatt och för att vi skall få behålla möjligheten måste vi uppträda korrekt.

PLANERINGSMINIMA

Innan Du får starta måste vädret hålla planeringsvärden. Dessa är något högre för motorseglare än för annan VFR - trafik.

Sikt > 8 km

Molnbas > 1700 fot (500 m)

OPERATIVA MINIMA

Du får sedan flyga enligt VFR operativa värden dvs

	Flyg- syn- vidd	Avstånd till moln Horison- tell	Verti- kalt
Inom kontrollerat luftrum	8 km	1,5 km	300 m
eller över den högsta av 3000 fot (900 m) MSL eller 1000 fot (300 m) GND	8 km	1,5 km	300 m
I okontrollerad luft på eller under den högsta av 3000 fot (900 m) MSL eller 1000 fot (300 m) GND	1,5 km	Fri från moln	

Om något av ovanstående värden underskrids råder IMC (Instrument väder förhållanden)

RADIOFRASELOGI

Använd rätt fraseologi, passa frekvensen och lämna aldrig en frekvens utan att meddela detta.

AIRMANSHIP

Slutligen visa genom Ditt uppträdande att vi visst kan uppträda i samma luft som yrkesluftfart utan att några problem uppstår.

Ake C

AFK

1990-07-10

KLUBBFlygledare

1. Allmänt

Under de cirka femtio år som flyget utvecklats har en ständig övervakning syftande till att öka säkerheten förekommit. Ett internationellt regelverk har utvecklats. Nationella avvikelser från dokumentet har accepterats men först efter omfattande motivering. Vissa bestämmelser kan anses märkliga men oftast finns en djupare bakgrund som inte upptäcks vid en första granskning.

2. "Flygledning" vid klubbflygplats.

Befälhavaren i flygplanet har i alla sammanhang det slutliga ansvaret. Om en flygledare ger ett färdtillstånd inom en kontrollzon har befälhavaren rätt (och om färdtillståndet bryter mot nationella bestämmelser skyldighet) att begära nytt färdtillstånd.

Endast en lärare kan vid en klubbflygplats ge sin elev anvisningar om hur flygningen skall genomföras. Klubben har däremot större möjligheter att i lokala föreskrifter anvisa hur flygningen skall utföras.

Tanken med detta är att befälhavarna i flygplanen anses vara de som bäst kan avgöra hur flygplanen skall framföras på det mest säkra sättet.

"Funktionären" som handhar klubbens radio kan endast och får endast ge flyginformation. Förslag till åtgärder kan anses bra men risken är att detta uppfattas som färdtillstånd är stor, varför detta inte skall ske.

Flyginformation är till exempel följande;

-ÄLVSBY FLYGKLUBB SE-GYI LÄGE ÄLVSBY 1000 fot.
 -S YI ÄLVSBY DET STAR ETT FLYGPLAN PÅ BANAN, ETT FLYGPLAN ÄR I NEDFLYGNINGSSEKTORN SAMT ETT BOGSEFLYGPLAN LIGGER PÅ FINAL.
 -YI JAG KVARLIGGER ÄLVSBY 1000 fot TILL DESS ATT FLYGPLANET I NEDFLYGNINGSSEKTORN HAR LANDAT OCH NÄSTA SLÄP HAR STARTAT.
 -YI.

Ex;

- ÄLVSBY OH EFTER URKOPPLING JAG AVSER LANDA FÖRE SEGELFLYGPLANET I NEDFLYGNINGSSEKTORN.
 - OH.

Ex;

- ÄLVSBY FLYGKLUBB SE-GSE SIKFORS 1000 fot AVSER PASSERA VÄSTERUT LÄNGS PITEÄLVEN.
 - S-SE ÄLVSBY VI HAR SEGELFLYGVERKSAMHET MED 5 FLYGPLAN I OMRÅDET
 - S-SE

Yttryck som KLART LANDA, GÖR EN VÄNSTERSVÄNG OCH TILL OCH MED BANAN FRI innebär att "klubbflygledaren" överskrider sina befogenheter.

INGEN KÄND TRAFIK PÅ BANAN kan däremot användas. BANAN FRI innebär att Du kan kontrollera trafiken på marken.

Piloten i flygplanet kan däremot säga Ex: "OH LÄMNAR BANAN"

Åke C