

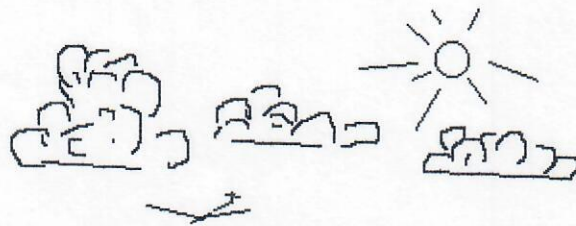
Så är det dags igen att få igång Dratampen. Undertecknad har p g a studier i Stockholm ej kunnat sköta redaktörsjobbet med någon kontinuitet. Finns det någon som är intresserad av att medverka aktivt i framställande av detta blad så hör av Dig.

Det är min förhoppning att detta blad fyller ett behov hos alla medlemmar och att utformningen är bra. Något som skulle underlätta "tryckningen" (och påskynda utgivning) skulle vara om vi hade egna kopieringsresurser (kostnadsfråga). Bosse Vikström kan ev fixa fram kopiator, -men isåfall är den i behov av rep. Finns det någon kunnig på det området inom klubben?

Författade bidrag i alla former mottages som vanligt gärna till Dratampen.

Med hopp om en vädervänlig och lyckad säsong 92.....

red Patrik Nordlander



I detta nummer:

- Inför säsongen.....
- Kjell Propell berättar
- Rikssegelflygtävlingen 1992
- Motorblanik till klubben

och en massa annat intressant ...

INFÖR SÄSONGEN 1992:**Vilka sitter i styrelsen för ÄFK:**

Ordförande: Brage Nordström
 Vice ordf: Jörgen Balkefors
 Sekreterare: Urban Zolland
 Kassör: Bo Vikström

Motorflygchef: Åke Carlsson
 Segelflygchef: Lars-Erik Löf
 Ledamöter: Gunnar Ekberg
 Suppleanter: Ulf Jonsson
 Stig Nyström

Övriga funktionärer:

Mtrlförvaltare: Rune Höjer
 Tävlingsledare: Arne Berggren

Flygplatschef: Kjell Nilsson

Segelflyglärare:

Stefan Simonsson (motorseglare)
 Peter Zätterqvist
 Åke Carlsson
 Harry Ohman

Telefonnr och adress till dessa finns i MEDLEMSLISTAN,
 som kommer med i detta utskick.

jajjemän!..en DG 500 levereras till klubben redan i höst!

-Om allt går som det ska har vi DG:n hos oss i höst, låter
 Bosse Vikström meddela. Tidigareläggningen av leverans gjordes
 då option bytts med en annan klubb.
 Att alla idiellt insamlade medel kommer att "gå åt" är väl
 ganska uppenbart för alla, för att minska på dyra lån.
 Vi har ju flera projekt på gång som drar in pengar, alla
 kan vara med och göra en insats....

-Glöm inte att sätta in pengar på ditt flygkonto, både du
 och klubben gör vinst på detta förfarande.

-Observera de ändrade avgifterna:

Motorpaket 1000:- YI 400:-/h, OH 500:-/h
 (utan, 600 resp 700:-/h)

Segel endast ett paket, 2000:-medförande 0:-/h
 (utan, 162:-/h)

Bogs 600m 70:- (+10:-/100m)

AFT Bergfalke 0:-/h

skolning 150:-/start Demostart 175:-

MINUS-SALDO PÅ KONTO +10:-/START +20:-fakt.avg.

Motorflygchefen bidrar i detta utskick med de
LOKALA FÖRESKRIFTERNA.

Läs igenom detta, mycket är nytt!

Tänk förresten på att kartor är färskvara....

Övrigt:

*Ett begagnat nyförvärv till klubben, SE-TDU SF-27

-Nu kan alla få prova på den!

*Lån av DG i sommar, troligen vecka 27-28

*Eventuellt lån SF-34 en vecka

*SM-parkering för ÄMS Högheden 17 JULI, =inkomster

*Knalledagar Älsbyn första fredagen i Juli....inkomster?

*Hemavan -92 v37-38

För alla som skall göra ett verkigt klipp i sommar:

KLIPPSHEMA FÖR HÖGHEDEN SAMT JVGSTATION ÄLVSBYN

Klippning av flygfältet samt tillhörande gräsytor och Älsby järnvägstations gräsplättar enl uppsatt anslag(i klubblokalen, Högheden) skall utföras minst en gång/vecka + efter behov. Avtalad klippning av SJ:s gräs ger klubben ett gott kassatillskott. På anslaget i klubblokalen framgår på karta vad som skall klippas vid järnvägstationen och där finns också nycklar till byggnaden till vänster om jvgstationen där gräs- och kantklippare är parkerad. Bränle finns på Högheden. Klippningen av flygfältet torde inte kräva något förtydligande hur det går till(?). Ansvariga (kalender-veckovis) svarar för ersättare vid förhinder eller "byte" av vecka (som flyglederiet fungerar). Samordningsansvarig är Håkan Danielsson.

vecka: ansvariga:

- 24 Nicklas Nilsson, Olle Ekberg
- 25 Kalle Olsson, Mårten Lundgren
- 26 Linda Blixt, Ola Fernberg
- 27 Anders Eriksson, Åke Pettersson
- 28 Patrik Åström, Matti Övermark
- 29 Hans Björkman, Daniel Björkman
- 30 Börje Fredriksson, Anders Ackelid
- 31 Joakim Isaksson, Tomas Isaksson
- 32 Jan-Erik Limingar, Henry Lundström
- 33 Bert-Arne Nilsson, Lars Olsson
- 34 Bertil Dahlqvist, Lennart Blixt
- 35 Evald Eriksson, Urban Sundqvist
- 36 Åke Svensson, Torbjörn Ahlfort

Dessa är absolut inte de enda som skall behöva genomföra klippningen, det är tillåtet att hjälpa till.

Styrelsen

Säsongen har redan inletts på Heden med rätt hyfsat väder, och inte var det kö på kärrorna inte, kom ut nu alla ur vinteridet och lufta er...!

En solskenshistoria i vintermörkret

I samband med julsmytningen anordnades försäljning av leksaker inslagna somjulkappar.

Själv bidrog jag med att utstyrd i totemask och röd klädsel vara försäljande tomt. Efter en dryg timme var samtliga julkappar vi hade med oss sålda.

Aldrig förr har jag mött så många glada barn, fått så många kramar på så kort tid och på så kort tid kunnat inbringa så stor förtjänst till klubben.

Ni klubbmedlemmar som tvekade och inte ställde upp - gör det vid nästa tillfälle - och det är bara positiva upplevelser som väntar.

Följande berättelse är direkt från verkligheten för Dratampen inskickad av Kjell Propell.

För nyare medlemmar kan nedanstående vara till klarhet: Kjell heter liksom ÄFK:s ordf, Nordström vilket förklaras av att dom är bröder. Han har förutom långt medlemskap i klubben jobbat som divchef på F 21. Sedan mitten av åttiotalet arbetar han på SAAB i Norrköping. Dessutom är han lidelsefull tårtälskare.

Jag har i ett svagt ögonblick lovat Urban Z att skriva och berätta om vad jag sysslar med nuförtiden.

De här raderna skrivs på 7500 m höjd (och på en pappersservett med tågreklam, Red:s anm) mellan Island och Grönland på väg till USA i en ny SAAB 340. Anledningen är att jag sedan ett par år jobbar(?) som provflygare SAAB:s civila avdelning. En del av jobbet består av leveransflygningar världen över (USA 11 och Kina 1st till dags dato). I övrigt innebär det mest rutinprover av nya flygplan.

När vi tar över ett nytt flygplan från tillverkningen (ett i veckan) så börjar ett fyra-timmarspass med kontroll av alla system, vi stänger av och återstartar motorerna, kollar stallfarter, högfartsegenskaper och mycket annat. Det brukar bli en sida med anmärkningar när vi landat. Därefter står flygplanet en dag för åtgärd och sedan flyger vi över maskinen till England för målning och inredning. Tio dygn senare hämtar vi den, gör en kontrollflygning i England innan hemflygning och slutligen 2-3 pass innan leverans

USA-resorna hör till de intressantare, även om det är ganska jobbiga flygningar. Routen är normalt Linköping-Island med övernattnig i Reykjavik.

I Reykjavik brukar man alltid träffa någon/några modiga män/ /tjejer på väg i enmotorigt från USA till Europa. Tänk er en Cherokee med en 250-liters plastdunk i baksätet och 15 h i luften i ett skutt. Jag träffade i februari en 30-årig 1 1/2-barnsmor (ett på G) som just flugit Goose Bay-Reykjavik på 12 h i en Mooney. Nu hade hon bara 7 h kvar till Sverige. Att det inte är helt ofarligt belyses av att det försvinner 5-6 fpl varje år med piloter varje år. De kanadensiska myndigheterna har därför just skärpt kraven på piloterna (I-bevis) och utrustning för att tillåta Atlantflygning.

För vår del så fortsätter vi direkt mot Kanada om vädret tillåter, annars blir det mellanlandning på Grönland. Går vi direkt Kanada så måste vi vara helt säkra på att komma ned p g a att bränslet inte räcker för att nå någon alternativ flygplats.

Det är hela tiden små marginaler ur bränslesynpunkt. Om vädret är tveksamt både på Grönland och i Kanada kan vi göra ett landningsförsök i Söndre Strömfjord men sedan måste vi vända om till Island. Om allt går vägen landar vi i Iqualit, ett eskimåsamhälle i nordöstra Kanada, och därefter fortsätter vi via Thunder Bay på gränsen till USA innan sista hoppet till Oklahoma. Kanada är ofattbart stort, av de 5h den flygningen tar, är det 2 h utan ens radiokontakt med någon. Totaltiden är c:a 5+5+5+4 h på 2 dagar. Vi vilar en dag i USA, sedan åker vi hem.

Övrigt som kan drabba en provflygare är t ex: prov av ny noshjulstyrning med slalomåkning på banan, följt av bedömning och rapportskrivning. Eller is-prov där proppeller-avisningssystemet skall förbättras, vilket innebar att vi jagade is från Nordnorge till Nordsjön och drog på oss is, stängde av motorn samt fotograferade bladen.

Nästa stora projekt SABB 2000 har just börjat med certifieringsprov och från mitten av juni är jag med där. Innebär troligen en dålig segelflygsäsong för min del, men jag hoppas komma upp till Högheden några dagar i sommar ialla fall.

I övrigt skolar jag en del motor i Norrköping, A-,I--+avanc och flyger dessutom en lite uppvisning med en gammal Vampire

Många 5-metersblåsor o Happy Landings önskar

KJELL P.



Rikssegelflygtävlingen 1992

Så var det äntligen dags för en ny och spännande flygsäsong. För flertalet av oss är det ett tag sen vi sist var uppe bland molnen, och man börjar därför se fram emot att äntligen få damma av termikmössan och ladda barografen inför nya stordåd. Älvsby flygklubb kommer under denna flygsäsong att tävla i division 1, då vi gjorde mycket bra ifrån oss under föregående säsong. Det är med stor förhoppning om ett mycket bra väder och ett stort deltagande i RST som jag nu ser fram emot denna säsong. Bosse Wikström har i år överlämnat RST-registrator uppgiften till undertecknad, och det är således mig ni skall vända er till när ni vill registrera era resultat eller när ni undrar över någonting som rör RST. Bosse kommer fortsättningsvis vara den som har hand om sträckflygutbildningen tillsammans med lärarna och instruktörerna. Det är till dessa personerna som ni skall vända er, om ni har funderingar kring den taktiska delen av flygningen, men även jag skall bistå er piloter med goda tips inför flygningarna. Är ni det minsta tveksam till något, så tveka ej till att fråga oss. Det skulle ju vara mycket tråkigt om ett resultat skulle gå förlorat bara för att något varit oklart.

Vi kommer även i år ha kontrollanter inom klubben. Dessa har till uppgift att intyga med sin signatur på RST-blanketten, att utfört resultat är korrekt. Det var lite tveksamheter förra året huruvida detta verkligen skulle fungera. Jag upplevde själv inte detta som något stort besvär och min förhoppning är att det alltid skall finnas minst en kontrollant närvarande på fältet vid prestationsflygningarna.

OBS! Se alltid till att en kontrollant följer upp er flygning och att samma person sedan intygar ert resultat med sin signatur på RST-blanketten.

De regler som gäller för RST kommer att finnas tillgängligt i RST-pärmen och skulle det finnas några frågor när det gäller tolkningen av densamma så hör av er till mig. Nytt för i år är att tvåsitsarklassen nu ingår som ordinarie tävling inom RST, samt att hastigheten som anges på RST-blanketten skall ges med tre decimaler.

Följande personer är utsedda som kontrollanter inom Älvsby flygklubb.

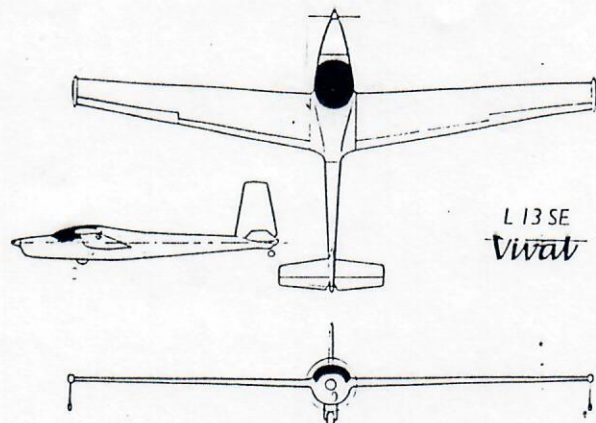
Bo Wikström	Lars-Erik Löf	Åke Carlsson
Peter Zätterqvist	Tommy Nilsson	Bo Nyström
Urban Zolland	Kjell Åström	Harry Öhman
Arne Berggren	Ola Eriksson	Matti Pigg
Tomas Johansson	Åke Svensson	Rune Höjer
Ulf Johnsson	Jörgen Balkefors	



Avslutningsvis vill jag önska er en riktigt trevlig flygsäsong.

Arne Berggren
Vikvägen 5
961 44 Boden
Tel. 0921/65166 eller 0920/98547





Luleå 1992-03-09(rev 0407)

Angående inköp av motorseglare i aktiebolagsform.

Motorseglaren SE-UAS var flitigt utnyttjad 1991. Ett stort behov av denna flygplanstyp finns tydligen. Det har resulterat i att vi inköpt en något begagnad motorseglare från Finland. Den kommer att levereras 1992-03-29. Det har varit "snabba ryck" men frågorna runt köpet har varit uppe vid ett flertal möten

Planet kommer att vara tillgängligt för alla inom klubben.

Det aktiebolag som skall äga maskinen finns redan registrerat och har inköpts av oss. Det kommer senare att namnändras till **ÅLVSBY FLYG AB, box 74, Älvsbyn.**

För att slippa räntor på inköpskostnaden skall vi i form av medlemslån själva satsa merparten av de tvåhundratusen (200 000) kronor exkl moms som planet kostar. Insats kan göras med 5-, 10-, eller 15000 kr

Det ger en kalkylerad flygtimkostnad på 210-, 185-, resp 160 kr. Utan insats blir priset 260 kr/tim. Preliminärt har minst 130 000 kr förhandstecknats och ca 20 000 kr finns i sponsorreklam.

För att enbart bli delägare i bolaget kan Du även köpa upp till 9 aktier för 500 kr/st. Detta berättigar dock ej till reducerad timflygkostnad.

Flygplanet är fullt utrustat inkl radio och headset mm men utan transponder. En del reservdelar medföljer även. Planet heter **AEROTEKNIK L-13 S E VIWAT** eller i klartext en Motorplanik som har flugit 134 taccotimmar

FLYGPLANSDATA.

Spv 17,0 m, tvåsitsig side by side, klaffar, infällbara ställ, glidtal 1:24, max förarvikt 193 kg, 4-cyl rak luftkyld motor, 2,4 l, 48 kw/2600 rpm, dubbla magneter och stift, variabel prop, minfart 60km/tim, marschfart 170km/tim, maxfart 230km/tim, räckvidd 500km.

Kostnad för motorbyte efter 1200 tim -91 års prisnivå ca 25000 kr

Det var lite info och nu till det väsentliga.

Din andel som Du förhandstecknat dig för enl bif inbet.kort skall inbetalas senast 1992-03-23 på konto 1140064419 i Älvsby Sparbank. ÅLVSBY FLYG AB skall anges på inbet.kortet

Om Du har frågor? Hör av Dig till Lasse Lööf, 0920/41368, Hans Björkman 0929/12606 eller Håkan Danielsson 0920/65308.

HÅKAN DANIELSSON
e.u.