

dratampen

Nr 19 November 1993

SEGELFLYGSÄSONGEN

SKOLNING -93

MOTORSEGLAREUTBILDNING

OM HEMAVAN

LANDNINGSTÄVLING

RST OCH DRAKAMPEN

DM-39

FLYGSÄKERHET

LS-3 TILL KLUBBEN

HANGAREN

KASSÖRENS HÖRNA

SUPPORTERLOTTERIET

EXTRASTORT JÄTTE-NUMMER !

Så var det dags igen.....Det är tredje gången undertecknad "drar igång" dratampen, förhoppningsvis med bättre kontinuitet denna gång. Tidningen skall komma ut med minst tre nummer/år, är avsikten. Utgivningen skall ligga i November, Mars och Juni m h t klubbens verksamhet. Nu är ju dratampen som bekant inte nå'n vanlig kvällstidningsblaska, så det är Era bidrag tillsammans med övrig info som är nödvändig för att det ska bli någon tidning av. Skicka eller ring in det ni vill ha med i nästa nr, är det långa bidrag så skicka i god tid. Skriver ni på PC (MS-dos, word 2.0 C el tid. ver.) så skicka gärna på diskett, jag returnerar den om ni vill. Jag tror att en tidning fyller en viktig funktion (annars skulle jag inte hålla på) för att föra ut information inom en förening, Information både från enskilda medlemmar och styrelsen, som ett komplement till allmänna klubbmöten. Detta Novembernummer blev välfyllt (och läsvärt naturligtvis), och det genomgående temat är väl sammanfattningen av säsongen. Särskilt läsvärd är resultatet av årets landningstävling måste jag tillstå.

Patrik Nordlander 0921-18106
Skräddaregränd 4
961 33 Boden

*God Jul och Gott Nytt År
önskar dratampen och red.*



SEGELFLYGSÄSONGEN 1993

Snön har kommit och det är bara inse att segelflygsäsongen 1993 har nått sitt slut. Blev den så bra som vi väntat? Jag överlåter till medlemmarna att besvara frågan och nöjer mig här med att beskriva verksamheten som jag uppfattat den.

Starten

Som vanligt fick segelflygteknikerna Rune och Stig-Roland med hjälp av ett allt för liten grupp arbetsvilliga slita för att flottan skulle vara klar till säsongstarten. Motorseglarna kom ut så snart den mesta snön var borta på heden. I år krävdes det att Börje Fredriksson engagerade en traktorägare för röjning. F21 har inte för avsikt att snöröja fältet när det inte finns inplanerade övningar. Trots vissa förseningar i färdigställandet av "dyrgripen" SE-UMA var det den som långfredagen 9 april först prövade sina vingar. Efter kontrollflygning av Åke Carlsson skulle DG 500:an få göra rätt för sig. Vissa inkörningsbekymmer i form av kvaddat sporrhjul, is i kopplingen (dagsmejan medförde smältvatten och sörja på banan) kryddade premiärdagen. Sporrhjulet byttes och vinchkopplingen tejpades och säsongen kunde börja på allvar.

Det riktiga segelflygvädret vägrade infinna sig under maj och sträckfantomerna lyste med sin frånvaro. Grundskolningen kunde givetvis bedrivas och tillsammans med inflygningar på "dyrgripen" bildades en stomme för vårens verksamhet.

Vid enstaka tillfällen hände det att några "tupperware" förvillade sig ut från tratten för att spana in läget på Högheden och testa förmågan inför DM. Inga registrerade sträckflygningar från Heden denna sommar.

Till Högheden 29 maj

Flyttning till Högheden kunde ske som planerat under Pingsthelgen. Vädret medgav knappt överflygning för egen maskin. Termik fanns det dock som medgav flygning.

Det som karakteriserat resten av sommaren var samma typ av väder. Många flygbara dagar, men "dundervädret" vägrade infinna sig. Enstaka dagar med ett par timmars bra väder har trots allt funnits. Jag minns bl.a en passagerarflygning med DG:n då en annorlunda form av audiovariometer fick tillämpas. Laddningen av batteriet hade ej fungerat och därmed tji "computer" och elvario.

Passageraren fick efter en kort presentation av instrumenten läsa av variometern i framsits och rapportera utslagen muntligt till mig. Trots (eller tack vare) handikappet steg vi med 4 - 5 m/s i ett flertal blåsor och kunde genomföra en mycket njutbar kvällsflygning mellan sex och sju på kvällen. Inget fel på vädret den gången!

En annan dag formade sig molngatorna till rena "autobahn" mellan Högheden och Harads. Tur och retur Harads med en kurvning. Rena rekordvädret om målet deklarerats!

Jag tycker det är dags att damma av ett uttryck från min gamla segelflyglärare Torleif Hjort. "Det finns en j-kla massa oflugen termik". Det är lätt att stå på marken och tycka att vädret är dåligt. Väl i luften är det förvånansvärt ofta flygbart. Jag tänker då även på DM:ets sista dag med ett väder som få trodde på men ändå var tillräckligt bra för 17 mil.

I kalla statistiktermer kan vi notera att segelflygtidsuttaget ökat till 916 tim från 832 tim 1992. I övrigt kan noteras att andelen flygtid som presteras av privatägda flygplan minskar även i år. En stor del i ökningen detta år har "dyrgripen" som loggat nästan 220 tim.

Propellerstafett mm

Första veckan i juli lyckades vi på samma dag kvadda propellern både på och Vivaten. Snabbt reparerat men huj vad det kostar. Som lök på laxen "avlivades" vår Pilatus vid en hårdhänt närkontakt med flygplanvagnar.

Hoppas vi fyllt kvoten för åtskilliga år.

Skolning

Grundskolningen som startade på Heden har resulterat i 7 st S-cert, trots visst grus i maskineriet under försommaren. Våra lärare är trots allt inga maskiner. Vi får ha respekt för att dom kanske vill flyga en eller två starter själva. Det är också lätt att i sin iver att bli klar med utbildningen glömma bort att instruktörerna/lärarna är verksamma i en ideell förening och har ett liv utanför klubbverksamheten. Vidareutbildning har i år omfattat ett antal inflygningar på motorseglarna samt 3 st I-bevis. Calle Ohlsson lyckades under en knapp vecka i augusti trimma 3 flitiga medlemmar till att klara uppflygning med Anders Blom.

Ett sorgligt kapitel är att vi inte lyckats skola fram några nya sträckflygare under året. Nu är det tredje året utan nya sträckflygare ur egna led. Här finns utrymme till förbättringar. Vi behöver nya friska sträckflygare som jagar gammelmrävarna om vi ska komma upp i allsvenskans division 1 igen.

Tävlingsverksamheten

På annan plats i denna klubbtidning kommenteras både klubbtävlingen "Drakampen", RST och DM-Norra. Den traditionella landningstävlingen lockade som vanligt många deltagare (26 st denna gång) och bjöd på varierande stil och precision. Vinnare blev denna tidnings tappre chefsredaktör (osäker på om tävlingen inte presenteras separat). Han borde vara betydligt rostigare med tanke på de senaste årens flygning. (men med många Bergfalke-timmar "i bagaget", reds anm.)

Motorseglarna

Andra året med två motorseglare gör att vi kan börja se effekterna. Förra säsongen stördes av två stillestånd på Vivaten. Säsongen startade i april och stoppades av snön en vecka in i oktober. De mätbara parametrarna är flygtid och ekonomiskt resultat. Under året har totalt 460 tim loggats på de två motorseglarna. Som jämförelse flög SE-UAS ensam 380 tim första året i klubben. Det finns utrymme för mer tid i luften vilket är detsamma som mer kul för fler.

Som en följd av att vi inte utnyttjar motorseglarna maximalt är det svårt att få lönsamhet på denna delgren i verksamheten. Flyg mer så kan vi fortsätta med två motorseglare.

Hemavan

Årets Hemavanläger vecka 37 och 38 kommer inte att gå till historien som rekordläger. Inga rapporterade höjdvinster av Älvsbypiloter. Trots att supervågen "Ebon" inte visade sig var hela v37 flygbar vilket gav möjlighet till mycket trevlig flygning. Totalt 191 timmar (78 tim för ÄFK:s medlemmar) segelflyg presterades under lägreets två veckor. Nästa år är det dags för EBON igen.

BoVi

En redogörelse för skolningen under -93...

(...eller en beskrivning av hur en bilskollärare med en bil kallad FANGIO gör sin första utelandning, hur en Pilatus slits ut och hur vi lyckades skola fram sju nya segelflygarcertifikatinnehavare).

av Råssören/CSEL Åke Carlsson

Hur det började

Peter Zetterqvist kom tidigt med idén att göra propagandaflugningar i norra hamnen i Luleå. Och visst var intresset stort. Vackert väder, varmkorvsförsäljning och massor av demostarter.

Peter genomförde sedan traditionsenligt teoriutbildningen med hjälp av Lasse, Bosse och några andra. Det var redan här som det här elevgänget såg lite annorlunda ut än tidigare år. Det märktes tydligast genom att ingen "skolkade" och att ingen skulle behöva tillsatsvikt. Medelåldern var också något högre än vad som var vanligt.

Skolningen på Heden

Vi planlade en mycket ambitiös vårsäsong som bara Peter kunde hålla. Själv var jag tvungen att lämna återbud vid några tillfällen p.g.a. en "spökande" Piper Seneca. Nåväl skolningen genomfördes någorlunda efter ritningarna. Och övning 17 (återsväng efter linbrott gjordes med alla godkända).

Skolningen på Högheden

Vi hade naturligtvis tänkt oss en noggrann planering av sommarsäsongen på Heden men plötsligt stod vi bara där. Peter började med stor ambition men massor av demostarter och annat gjorde att det blev svårt att få någon fart på verksamheten.

Under min första planerade vecka (av två) möttes jag av elever (som inte behövde tillstasvikt) som undrade vem jag var. De sade att man hört mitt namn men aldrig sett mig.

Nåväl vi körde hårt, så hårt elever som inte behöver tillsatsvikt kan klara av. Marktjänsten för hela flygklubben klarade vi av dessutom. Vi hade roligt och visst flögs det. Två veckor blev tre eller fyra, jag minns inte längre.

Vi hade väldigt roligt tillsammans. Davids kommentarer på svengelska efter första EK och efter första flygningen på ensitsare - "det blir bara roligare och roligare" glömmer jag inte. Jag glömmer inte heller Per-Åkes indignation när han förstod att David i sin lycka hade klivit ur Piltusen så häftigt att luftslangen till fartmätaren följt med och Per-Åke fick klara av att flyga utan fartmätare. (det gjorde du bra).

Yngve fick så småningom lära sig att flyga termik. Mats lärde sig att flyga Berfalke III och höll sig uppe hela lunchraster. Kaj fick följa med på en riktig hastighetsflygning och fick lära sig att även segelflyglärare kan göra misstag, (jag förstod inte att vi kunde ha motvind på alla ben, men från Vidsel och hem hade vi 20 km/h motvind p.g.a. sjöbris, vilket höll på att sluta med en utelandning).

Vi hade ett par allvarigare händelser också, dels ett linbrott i stark termik under bogseringen, vilket resulterade i en lyckad utelandning rakt fram, helt enligt skolboken men också ett totalhaveri som kunde ha slutat sämre.

Folke skulle göra inflygning på ensitsare. Vädret var för en gångs skull riktigt hyggligt. Ingen turbulens, häftig termik eller andra besvärligheter. Folke fick sitta in sig en stund och så småningom var det dags. Starten gick bra, lite oroligt med höjdrodret i början men efter en liten stund stabiliserades flygningen. Folke lyckade under flygningen hitta lite termik och efter ungefär 20 minuters flygning kom han in på medvinden. Höjden togs ned med hjälp av luftbroms och allt så riktigt bra ut ända fram till att han svängt in på final och sänkte nosen. Folke hade här alldeles för lite broms ute vilket gjorde att farten gick upp ganska våldsamt. Jag övervägde att säga till Folke på radio att ta ut mer broms men var rädd att jag skulle störa honom utan beslöt att låta bli. Banan skulle räcka till ändå. Vad jag inte hade räknat med var att utflytningen skulle misslyckas. Folke med Pilatusen i hög fart tog mark och stack till väders igen. Nu hade den lilla luftbroms som var ute åkt in. Efter ytterligare några träffar med marken träffade så vänster vingspets en flygplanvagn, Pilatusen girade vänster 180 grader och stannade slutligen.

Det hela slutade lyckligt och Folke lärde sig att farten ökar när man sänker nosen. Något som jag skulle ha ägnat mer tid att förklara. Synd bara att man inte lär sig före ett haveri. Att det för Pilatusen inte slutade lika lyckligt är trist men ändå lättare att bära än om någon person hade skadats.

Avslutningvis

Under sensommaren kom så Peter och tog hand om resterna, och resultatet, trots våra elevers oro blev : Folke Ailinpjeti, David Andersson, Kaj Johansson, Per-Åke Segerstedt, Yngve Sundberg samt Mats Höglén, som alla fullföljde sin utbildning till segelflygcertifikat. Dessutom hann Peter Eriksson, Kent Bjuhr och Christer Jonsson en bra bit på väg. Hans Lagergren som flugit en hel del se'n tidigare blev klar redan under skolningen på Heden.

Tack skall ni ha för allt tålamod, med Senecor, demostarter och annat. Vi ses på Heden i vår för säsongsinflygningar och en härlig segelflygsommar -94.

Jag hoppas att ni hade lika roligt som jag. Ni alla är ett toppengång. Och bastun var igång varje kväll.

Åke C

Motorseglarutbildningen under året som gått
Det har gått lite trögt med motorseglarutbildningen i år. Orsakerna är flera, bl a var jag själv borta under en del av skolperioden under våren. Vi får väl satsa på nästa säsong, då jag tänkt köra två intensiv-veckor utöver den normala skolningen. Den börjar vi med på Heden vid påsktid, och när de två veckorna infaller meddelar jag de berörda senare.

Stefan Simonsson

I Hemavan var.....

- ett antal entusiaster som kan rapportera att vädret var hyfsat vecka 37 med en vågdag (2600m). Andra veckan lade dock vädrets makter locket på.
Nya flygfältet var under färdigställande (1300m), till alla flygares glädje.
- klubben med Astiren, DG:n, Bf IV:an och Vivaten. Deltog gjorde också Östersund, Lycksele, Sundsvall, Sollefteå, Ånge och Umeå flygklubbar.

Lasse Lööf

Resultat landningstävling Högheden 28/ 8 1993:

Tävlingsflygplan Bf III , (Bf IV)

plac	deltagare	+/- sträcka	poäng	plac	deltagare	+/- sträcka	poäng
1	Patrik Nordlander	0,5 m över	10	13	Ulf "Bratte" Johnsson	12,1 m över	242
2	Matti Pigg	1,5 m över	30	15	Yngve Sundberg	27,3 m före	273
3	S-O Holmgren	4,5 m före	45	16	Mats Höglén	16,8 m över	336
4	Daniel Björkman	4,6 m före	46	17	Bo Vikström	20,3 m över	406
5	Anders Eriksson	2,9 m över	58	18	Stefan Simonsson	20,9 m över	418
6	Håkan Danielsson	6,7 m före	67	19	Bo Nyström (Bf IV)	23,3 m över	466
7	Ola Eriksson	3,5 m över	70	20	Kaj Johansson	25,7 m över	514
8	Matti Övermark	4,1 m över	82	Disk	Jörgen Balkefors	mask-landn	-
8	Anders Ackelid	4,1 m över	82	Disk	Peter Eriksson	mask-landn	-
10	Hans Lindgren	8,3 m före	83	Disk	Kjell Nilsson	mask-landn	-
11	Tomas Johansson	12,2 m före	122	Disk	Kjell Wahlberg (Bf IV)	mask-landn	-
12	Hans Björkman	8,9 m över	179	Disk	Stefan Lustig	mask-landn	-
13	Urban Zolland	12,1 m över	242	Disk	Gunnar Ekberg	mask-landn	-

ÄFK tackar deltagare och åskådare för visat intresse och ser fram emot nästa års tävling. Särskilt tack till Göran Kempe (bogsering), Stefan Simonsson (instruktör) och Håkan Danielsson (filmfotograf).

Riks Segelflyg Tävlingen och Dra-Kampen

Trots att vi här uppe i norr hade landets bästa sommarväder i år, så var termiken inte den allra bästa under semestermånaderna. Det var i mångt och mycket "rena turistvädret" även om det fanns dagar då det drog ordentligt under moln. I årets upplaga av segelflygallsvenskan placerade vi oss på en god tredje plats i division 2 norra. Ambitionen var att komma bland de främsta i klass 2 för att om möjligt gå upp till klass 1. Detta gick nu inte denna säsong, så det är bara att komma igen med nya friska tag till nästa år. Förhoppningsvis med fler deltagande piloter för Älvsby Flygklubb. Nåja, det finns ju mer än bara hastighetsflygning. Det har lämnats in ett stort antal höjdvinster under året och flitigast har nog Hasse Lindgren varit. De nedan redovisade resultaten är de som ingår i vår egen tävling DragKampen. I denna tävling deltagar resultat från prestationsflygningar gjorda på våra hemmafält Heden och Högheden. Tävlingsperioden är samma som för RST. Även resultat utanför RST tävlan deltagar i DragKampen. I vissa fall med poängreduktion för ej godkända resultat enligt RST reglerna, ex.vis fotofel.

DRA-KAMPEN:

	<u>Höjdmomentet</u>	Poäng	<u>Hastighetsmomentet</u>	Poäng	<u>Distansmomentet</u>	Poäng
1	Hans Lindgren	5853	Bo Wikström	22051	Bo Wikström	5889
2	Lars-Erik Lööf	5833	Ulf Johnsson	20354	Lars-Erik Lööf	5065
3	Bo Wikström	5264	Lars-Erik Lööf	17620	Urban Zolland	4743
4	Urban Zolland	3413	Urban Zolland	16719	Peter Zätterqvist	4696
5	Ulf Johnsson	3290	Peter Zätterqvist	12573	Ulf Johnsson	4144
6	Peter Zätterqvist	2915	Åke Carlsson	9470	Matti Övermark	2763
7	Ola Eriksson	2415	Matti Pigg	8005	Matti Pigg	2210
8	Matti Övermark	2395	Matti Övermark	6843	Åke Carlsson	2210
9	Tomas Mannelq.	1660				
10	Åke Andersson	1480				
11	Matti Pigg	1322				
12	Åke Carlsson	990				

Vinnare för resp. klass:

	Elitklass	Klass 1	Klass 2
1	Bo Wikström	Lars-Erik Lööf	Hans Lindgren
2	Ulf Johnsson	Urban Zolland	Tomas Mannelqvist

SEGELFLYGALLSVENSKAN

	<u>Division 1</u>	Poäng	<u>Division 2 norra</u>	Poäng	<u>Division 2 södra</u>	Poäng
1	Eskilstuna	110095	Västra Gästrike FK	106684	Falbygdens FK	115308
2	Göteborgs SFK	102198	Arboga FK	101306	Skövde SFK	97461
3	Stockholm SFK	94619	Älvsby FK	90747	Lidköping SFK	83453
4	Karlskoga SFK	88309	Östra Sörmland FK	80971	Borås SFK	79581
5	Uppsala FK	85257	Västerdalarnas FK	74015	Örebro SFK	67162
6	Linköping SFK	69219	SFK i Karlstad	21072	Jönköping SFK	66461
7	Feringe SFK	66961	Västerås SFK	8656	Malmö SFK	59752
8					Landskrona FK	23316

KLUBBREGISTRATÖRN Arne B

DM i SEGELFLYG - 1993.

(.....eller går det att vinna över en LS 6 eller Ventus med en gammal PIK?)

Lördagen den 3/7 drog vi iväg på DM, som denna gång gick av stapeln i Dala-Järna. Vi i det här fallet var Bosse Vikström med familj och undertecknad med farsgubben som del i hämtlaget. Hasse Forsman skulle också komma och hjälpa till, men han kom senare med tåget. Resan gick utan missöden, och vi anlände Söndag förmiddag efter 96 långa mil. Ingen flygning den dagen för min del, men Bosse gjorde en uppvärmningsstart, och fick dessutom flyga lite våg!

Måndag: Tävlingsledaren Kjell Dalsheim utlyser tävlingsdag. Vädret är mycket labilt, men vi ställer ändå upp för start. Stora Cb växer upp efter första benet, och till sist avblåste Kjell tävlingsdagen.

Tisdag: Vädret ser lovande ut och Kjell lägger två triangelbanor, 256,6 km för klubbklassen och 328,5 för std/15. Det visar sig att vädret blir bra med stig på mellan 3-5 m/s. Tyvärr tvingas jag flyga utan elvario och tidvis också utan radio p.g.a. dåligt batteri. Bosses computer visar en snittfart till första brytpunkten på 120 km/h. Efter lite strul vid andra brytpunkten, och nära att få landa i Ludvika kommer jag runt till sist med 81 km/h, Bosse med 89 km/h. Vinner gör Ronny Eriksson med 114 km/h.

Onsdag: Tävlingsdag med fyrpunktsbana på 170,1 km för std/15 och 137,5 för klubb. Knepig väder men inget regn lovar meteorologen. Flygningen går hyfsat till sista brytpunkt i Nås, bara 12 km kvar. Fotar på 1000 m !!!, men vad finns mot Dala-Järna? Jo, ett jätte Cb som naturligtvis behagar att dumpa allt vatten det har. Försöker att runda det men lyckas inte, och alla vet väl hur en PIK går i regn. Tvingas landa i Nås. Bosse går runt med 79 km/h, och Ronny vinner med 96 km/h.

Torsdag: Återigen en fyrpunktsbana på 253,0 km, och fint väder. Jag får lite problem med navigeringen mellan 1:a och 2:a brytpunkt, men det löser sig. Efter Ludvika (2:a brp) får jag veckans värsting stig med upp till 6 m/s. Vädret kryar på sig och vi bränner mot nästa brytpunkt som är Norberg. Det stiger överallt. På hemmavägen i höjd med Ludvika är det slut på det roliga. Plötsligt flakar allt ut och efter långt kämpande måste jag landa i Borlänge. Bosse kom runt med 73 km/h. Vinnare? Ja, Ronny förstås med 96 km/h.

Fredag och Lördag ingen flygning p.g.a. regn och allmänt dåligt väder.

Söndag: 172,2 km fyrpunktsbana i väldigt tveksamt väder. Svag termik upp till 1200m. Efter brickspel kom vi i luften och så sakteliga iväg. Andra brytpunkt rundar jag på 1200m, och glider iväg på bästa glidtal mot Gagnäf för sista brytpunkt. Under dessa 30 km är det kav lugnt i luften, inte en enda rörelse. Kommer fram på ungefär 400m, och får syn på ett par flygplan som kurvar, bl.a. Bosse. Upp igen till 1200m, fotar och börjar en svettig finalglidning på ca 40 km mot Dala-Järna. Kollar höjden noga hela tiden och når fram på ca 200m, allt enligt tabellen givetvis. Totalsegraren Ronny Eriksson vinner igen med 79 km/h, och jag går in på en glädjande 2:a plats med 63 km/h. Bosse 6:a med 51 km/h.

Därmed skulle det vara bevisat att det går att slå LS6 och Ventus med gamla PIK:ar

Ola E.

Måste vi haverera?

Under säsongen har vi haft alldeles för många haverier och haveritillbud. Konstaterandet föder frågan hade det varit OK om det bara varit ett haveri eller ett par tillbud?

Flygning är precis som bilkörning och mycket annan verksamhet inte ofarlig. Flygningen sker dessutom i ett element som innebär att vi rör oss i tre plan. Skulle vi haft vingar på ryggen för att hålla på med flygning?

Nej, det tror jag inte hade hjälpt men för att säkert kunna befinna sig i luften, utan vingar, måste vi kunna en hel del.

Några saker måste vi slå fast!!!

- * Flygning är en avancerad verksamhet som kräver en hel del av utövaren.
- * Människan är inte konstruerad för att flyga.
- * Flygning kräver ett aktivt beteende av utövaren.
- * Kunskaper förloras med tiden.
- * Vi är olika och har olika förutsättningar för att klara av flygningen.
- * Flygning kräver beslutsfattning.
- * Vi är utsatta för omedveten påverkan.
- * Flygning är stimulerande.

Alla haverier är onödiga. Och vi kan lära oss av varandras misstag så att vi själva slipper göra om dem. Det åstadkommer vi bäst genom att vi kontinuerligt ägnar oss åt att vidmakthålla vår förmåga. Det bästa sättet är att flyga mera, men vi kan också studera meteorologi, aerodynamik, flyghandböcker, prata med våra klubbkamrater och på alla sätt förbereda oss inför flygningen.

Slutligen några goda råd.

- Ha alltid ett alternativ färdigt i ditt handlande.
- Flyg efter Din egen förmåga.
- Slarva aldrig.

Vi ses i luften. - Åke C

Några ord om radion i 803:an.

Det är tydligen problem med handhavandet av radion eftersom det vid flera tillfällen visat sig att någon/några programmerar om kanalpositionerna till en oreda. Kanalerna skall ligga enligt den lista som finns uppsatt på panelen.

Felet är att "store"-knappen används felaktigt, den skall aldrig användas vid dagligt bruk utan endast vid programmering.

En separat handhavandebeskrivning läggs in i "kärran" till nästa säsongstart.

Stefan Simonsson

INFO FRÅN STYRELSEN:

Hangarbygget

Kjell Åström visade ritning/skiss för 6 Bergfalkar och

två motorkärror. Vi enades om kortning till 4 segelflygplan och två motorkärror. Längden på hangaren krymps då från 55 till ca. 45 meter. Klartecken lämnas omgående till Kjell Nilsson om grävning enligt de nya måtten.

Friggebodar

Klubbens Ordförande Gunnar Ekberg jobbar föratt få till stånd Friggebodar på Högheden, som ersättning till

det fallfärdiga huset vid södra banänden.

Mer om detta vet du säkert om du var på klubbmötet 2/12 (efter dratampens "pressläggning").

Sommaren är kort, det mesta regnar bort.....

...heter det som bekant i en "hit", och när man ser de gula löven falla, ja då inser man att den är slut.

Vad minns man då av sommaren? Det jag framför allt minns var ALU och beredskaps-verksamheten. Vi har under flera år tyckt att vi borde ha någon som kan klippa gräs och utföra en del underhållsarbeten kring vår fina anläggning. När jag tidigt i våras fick en förfrågan från AF i Luleå, om vi kunde ta emot en ALU-arbetare, tyckte jag att det verkade bra och sa ja på en gång.

(Men alla negativa kommentarer fick mig att nästan ångra mitt handlande).

Den som AF ville skicka oss var en f.d. flygare, som flugit på Högheden tidigare, Vi var medvetna om hans problem med vissa speciella drycker, men tyckte ändå att han skulle få en chans. Det blev svårt för honom när så många hade negativa synpunkter om både det arbete han utförde och hans person. -Det höjdes röster som att:

Min mormor skulle gjort mer.

Han sitter bara i telefon! (Han betalade)

Ni ömkar bara om "dom".

Måste man börja klippa gräs så tidigt?!

Vi som hade tänkt att få så mycket gjort.

Så'na där har inget här att göra!

Nå'n nyckel ska dom inte ha, dom är bara ute efter något!

Jag säger dom, för vi hade, som jag ser det, privilegiet att ha två.

Nåväl, har dom gjort någon nytta dessa två herrar? Man kan fråga sig vem som skulle spikrensat all plank? Vem skulle ha målat hangaren? Vem skulle röjt runt fältet? Vem skulle ha målat tank och balja? Har vi haft så välklippt fält och kringtytor någonsin tidigare?

Nää, flygkompisar, jag tror nog att om vi "får" en lönebidragsanställd (vilket är meningen), måste vi nog vara mer ödmjuka, bjussa på oss själva och inte endast söka i det negativa biblioteket.

Jag vet att det finns många som ser ljusglimtar.

Nog om detta, nu finns det annat att tänka på.....

Kjell N.

.....Kan vi börja hoppas på en hangar?

Som det ser ut i nuläget verkar det faktiskt så. Kjell Åström har ritat en hangar som rymmer 6 segelkärnor och en motorkärna. I skrivande stund (3/10) är pinnarna utsatta och tanken är att fräsa matjorden för att spara den till kommande behov. Vi skall, med hjälp av AMU, schakta en yta som är ca 16x 50 m. Vår avsikt är att bjuda AMU-grabbarna på något kul till sommaren, för besväret. LBC transporterar sand till grundläggningen, till ett rimligt pris. Strömbackaskolan skall, för materialkostnaden, gjuta 19 st fundament. Så om Gud vill, och brallorna håller kan vi bygga till sommaren.

Kjell N.

* * * * *

ERSÄTTNING FÖR TEXTEN?!

Som framgått av summeringen av säsongen 1993 har vår trogna Pilatus förpassats till de sälla jaktmarkerna. Kostnaden för en reparation har bedömts överstiga försäkringsbeloppet, således ett ekonomiskt totalhaveri.

Sommaren 1992 förde vi diskussioner om att avyttra ett ensitsigt segelflygplan när vår flotta skulle utökas med vår nya DG 500 Trainer. I maj sålde vi det gamla frimärksflygplanet SF 27A:an (SE-TDU) till Lycksele FK och vår segelflygflotta bestod av tre tvåsitsare och tre ensitsare. I och med haveriet av "texten" reducerades antalet ensitsare till två i klubbens ägo.

forts sid 10

Inom styrelsen har vi under hösten fört diskussioner om/eller med vad som "texten" skulle ersättas. Den på kort sikt bästa lösningen för kassan skulle varit att använda försäkringsersättningen till förtidsamortering av banklån. Å andra sidan skulle våra medlemmar med stor sannolikhet tröttna på köerna för att flyga ensitsare.

Styrelsens beslut blev att verka för att "texten" skulle ersättas med en ny gammal ensitsare. Köpa nytt för 65 000 DM (ca 325 000 kr) för naket flygplan var aldrig något alternativ. En kort marknadsundersökning visade att gamla LS 4:or, DG 300 och Discusar är lika dyra som dom anses bra. Första generationen standardklasskärror har fått ett nytt liv i och med klubbklassen och har därigenom ett oförtjänt högt pris på marknaden. En efter ett haveri reparerad Jantar std 3 av 1988 års modell var ett högaktuellt alternativ men såldes till Danmark framför näsan på oss. Ganska snabbt halkade vi in på första generationen 15 m flygplan som Pik 20, Mini-Nimbus, Mosquito, LS3 mm. Fördelen med den senare typen av flygplan är att dom ger mycket flygplan för pengarna. Prestanda är jämförbara med moderna standardklassflygplan som Discus, ASW 24 och LS7 till ett lägre pris. I tävlingar mot LS6 och Ventus kommer dom givetvis till korta men det ser vi inte något väsentligt argument för oss. En LS3 från 1977 med ca 1 000 tim i boken, ny gelcoat och komplett med vagn är vad vi i styrelsen fastnade för. Efter godkännande på ett klubbmöte rullar affären vidare och det finns mycket som tyder på att medlemmarna kommer att ha nöjet att flyga LS3 sommaren 1994.

Helt naturligt har frågor ställts under tiden ryktena om köp av LS3 har spritts bland våra medlemmar.

1. Vad är en LS3?
2. Svår att flyga?
3. Vad ska dom som flugit Pilatus flyga?
4. Har vi råd?

Jag ska försöka svara efter bästa förmåga.

1. LS3 är ett klaffat plastflygplan som räknas in bland första generationen 15 m flygplan. Anses harmoniskt att flyga, rymligt, stiger bra trots att det är relativt tungt (30 kg tyngre än Pik 20) glider nästan som en ASW 20 (partisk kommentar).
2. Det moderna flygplan som anses mest lättfluget är LS4. Vissa har beskrivit utvecklingen av LS4 förenklat. Man tar en LS3, låser klaffen i neutralt läge och man har en LS4. Det är inte sant men mycket är gemensamt vilket borgar för goda egenskaper.
3. Vår flotta består av 2 Bergfalkar, Astir, DG 500, Pik 20D och snart LS3. De som flugit Pilatus med stort nöje bör kunna hitta en ny favorit bland nämnda flygplan. Bortsett från att det finns fler spakar i de senare är inget av planen svårflugna.
4. Inköpet medför att vi får leva med banklån ett år längre än tidigare planerat. Om vi ser det enkelt jämnt ut. Jag är övertygad om att vi har råd.

BoVi

* * * * *

AKE CARLSSON OM FLYGSÄKERHET.....

Faktorer som omedvetet påverkar piloten i hans beslutssituation

Varför börjar vi flyga?

Varför började vi flyga? Varför blev det inte golf eller rosodling, folkrace eller något annat.

Många ser segelflygningen som en början på en lång och "ärorik" yrkesflygarkarriär. En uppfattning som inte sällan omfattas av segelflygelevens pappa.

En del ser i segelflygningen en möjlighet att uppnå något som de anser i det närmaste vara ouppnåeligt, och som också kommer att skapa beundran från den närmaste omgivningen.

Många provar och upptäcker att de trivs i luften och har lätt för att vistas i miljön både på fältet och i luften. Man har roligt helt enkelt.

I en flygklubb finns ofta en väldig massa olika människor som av olika anledningar dragits till flygningen. Alla har de gemensamt att de offrar massor med tid (och pengar) för sitt intresse.

För några av dessa är kanske inte flygningen det viktigaste utan i stället miljön och kontakten med andra flygintresserade.

Vi är således ganska olika i en flygklubb. Förhoppningsvis innebär detta att vi kompletterar varandra i arbetet i klubben och alla får ut det man söker.

Det urval som förekommer är ganska litet. Det är segelflygläraren som oftast får avgöra det hela. Under mina femton år som flyglärare har jag aldrig behövt avskilja någon elev för att förutsättningarna varit otillräckliga. Däremot har många på eget bevåg bestämt sig för att ägna sig åt något annat oftast för att man inte fått ut av flygningen vad man förväntat sig.

Det här är en sund utveckling.

Men fortfarande kvarstår det faktum att vi alla har mycket olika skäl till att ägna oss åt denna verksamhet. Trots att den är svår att kombinera med vår normala sociala liv.

Vad är omdöme?

Det finns säkert en massa "vetenskapliga" definitioner på omdöme, eller omdömesförmåga som vi egentligen menar. Vi talar om personer med gott omdöme och vi talar om personer med dåligt omdöme.

Den bästa definitionen anser jag, är förmågan att värdera de inflytelsefaktorer som påverkar vårt handlande, dus förmåga att ta till oss information, värdera den och med informationen rätt värderad som underlag, fatta beslut och genomföra beslutet.

Vad påverkar våra beslut - inflytelsefaktorer?!

I de klassiska beslutet GO or NOT GO kan vi strukturera upp en mängd faktorer som talar för att flyga.

Det kan vara vår längtan efter att "komma upp", vår önskan att återigen få utöva det vi tidigare upplevt så angenämt. Det kan också vara vårt behov av att prestera något, att "visa upp sig".

Argumenten som talar mot att flyga kan vara dåligt väder, fel på flygplanet eller andra ganska lättidentifierbara faktorer som vi lärt oss att känna igen redan under utbildningen. Alla kommer vi ihåg den där dagen, efter att vi börjat flyga EK. Det blåste lite grann men inte alls så som vi brukat flyga i tidigare, fast då flög vi förstås DK. Vi tyckte alla att det var märkligt att vi inte kunde flyga. Att det vid just den här vindriktningen blev nedsvep och turbulens hade vi ingen aning om.

Kunskaperna om förutsättningar för att kunna genomföra en normal flygning har alldeles säkert bibringats under utbildningen. Dessutom har vi i segelflygsammanhang en mängd nödvändiga medhjälpare som inte brukar vara ledsna över att ifrågasätta en flygning under dåliga förhållanden. För en segelflygare är beslutet GO or NOT GO inte speciellt relaterat till att starta eller inte utan den svåra beslutssituationen är mer alla de påtvingade beslut som måste göras under en sträckflygning. Om sträckflygningen görs så att man alltid har räckvidd till landningsbar terräng borde besluten huvudsakligen kunna ägnas åt att möjligheterna att utnyttja vädret på bästa sätt.

Men är det så vi flyger?

Prestige i samband med flygning

Det finns massor av situationer i vår normala flygverksamhet som är prestigeladdade. En bomstart väcker oftast massor av skadeglädje i klubben. Vilket förhoppningsvis innebär att urkopplingen sker på något högre höjd nästa gång.

En av de äldre klubbmedlemmarna åtnjuter viss respekt och uppskattning för sina precisa landningar. Han behöver inte flytta sitt flygplan många meter för att parkera det vid sidan av banan. Ingen vet att han alltid har sin hjulbroms väl injusterad och anpassar sista rullsträckan med bromsen. En dag upptäcker han att hjulbromsen inte fungerar. det är "kanonväder" och han flyger utan hjulbroms. När han efter sin flygning skall landa har han att välja på att göra en landning med de marginaler han brukar ha och riskera att förlora sin "prestige" som pricklandare eller att minska marginalerna och försöka ändå.

Situationen känns igen och är applicerbar på många liknande situationer.

Förträngning

Att vara medveten om riskerna och kunna vädera dessa rätt är kanske den viktigaste egenskapen hos en pilot.

Hur många gånger har vi inte upplevt en gnagande känsla av att vi inte utfört alla kontroller på rätt sätt och nu börjar vi oroa oss. Tänk vad skönt det hade varit om vi hade sluppit oron.

Målmedvetenhet

Målmedvetenhet är egenskaper som uppskattas inte minst hos chefer och arbetsgivare. Tyvärr kan en målmedvetenhet innebära att konsekvenserna med ett handlande förträngs.

Att föresätta sig att genomföra en flygning så hårt att tydliga "signaler" inte uppfattas tror jag är både vanligt förekommande och svårt att upptäcka. Ett sätt är att skapa en beslutssituation, där underlaget samlas in och beslutet tas. Allt arbete med att göra iordning flygplanet får göras vid sidan om och vi riskerar att ha gjort det i onödan.

Det går säker bra!?

Många gånger går det också bra. Farligare är det kanske inte men jag tror att man kan tillvänjas att tro att saker och ting ordnar sig och plötsligt så har man inte marginalerna på rätt sida. Vad jag förstår är en attityd att allt "säkert ordnar sig" kanske också resultatet att man mentalt inte orkar bedöma situationen.

Tävlingar

Hur styr tävlingssituationen vår förmåga att värdera ingångsvärdena för beslut. Sannolikt är tävlingspiloten betydligt bättre på att snabbt kunna värdera och fatta beslut. Men tävlingssituationen medverkar säkert till att marginalerna minskar. Tävlingsledare och piloter vet jag känner ett stort ansvar i det här avseendet. Tävlingarnas roll i att höja skickligheten hos våra piloter uppväger sannolikt riskerna.

Egen och andras förmåga

Att flyga efter sin egen förmåga och inte försöka göra som andra mycket mer erfarna piloter är en annan situation som kan leda till omedvetet handlande och en situation som vi inte klarar av.

Vi måste ha klart för oss att vi är olika. Jag har själv blivit pinsamt påmind om detta när jag under en West Open tävling låg bakom Göran Ax i ett likadant flygplan och med säkert 200 meter högre höjd. Jag försökte hänga på så bra jag kunde men efter brytpunktpassagen var han plötsligt borta, och i mål långt före mig.

De omärkliga faktorerna i vår bedömningsförmåga

Alla de faktorer som vi tar hänsyn till och lär oss att bedöma är ofta kända och lätta att både identifiera och värdera.

De svåra faktorerna, de för oss okända måste vi lära oss att förstå. De varierar säkert från situation till situation.

Endast genom att känna till att dom finns och undvika att skapa situationer där dom uppträder kan vi på ett säkert sätt eliminera dom.

Kan vi det?

7 KASSÖRENS INFORMATIONSHÖRNA

Eftersom vi ständigt får nya medlemmar är det på sin plats att ge en beskrivning av "självlklarheter" som hur vårt debiteringssystem fungerar. Kan vara en bra repetition även för gamla uvar.

Medlemskonton

Alla verksamma medlemmar tilldelas ett **medlemskonto** i samband med första inbetalningen av medlemsavgiften. Alla ekonomiska transaktioner (inbetalningar, fakturering, medlemsavgifter, utlägg mm) med Älvsby FK sker därefter via m-kontot. Lägga ert **medlemsnummer** på minnet eftersom det används vid registrering av flygningar i dagbesked och flygjournaler. Ett par gånger per år erhåller medlemmen ett kontoutdrag som visar alla transaktioner under året. Positiva tal i kolumnen längst till vänster innebär plus för medlemmen. Inbetalningar sker till klubbens postgiro 6 76 28 - 8 eller bankgiro 610 - 9136, ange namn adress och gärna m-nr.

Medlemsavgift

Den årliga medlemsavgiften ska betalas **före februari månads utgång** (inbetalning efter sista februari för gamla medlemmar medför en återregistreringsavgift på 50 kr) eller senast före första flygning. De medlemmar som har saldo på m-kontot kan välja att reglera medlemsavgiften från kontot. Meddela kassören (lämpligen med vykort), det finns ingen automatisk förlängning av medlemsskapet. En aktiv åtgärd krävs (inbetalning eller meddelande) för registrering som medlem aktuellt år.

Avgifter 1994

- Huvudmedlem, senior 1 000 kr
- Huvudmedlem, under 21 år 500 kr
- Gästmedlem 500 kr
- Stödmedlem 500 kr
- Dagavgift 50 kr

Fakturering

Grundregeln är att alla flygningar är betalda i förskott, dvs inbetalning till m-konto sker före flygning. Utförda flygningar med segelflyg, motorsegelflyg och motorflyg faktureras varje månad. Fakturerat belopp dras från medlemmens m-konto vid utskrift av fakturan. Fakturan ska ses som ett debiteringsbesked i de fall m-kontot har positivt saldo. Vid negativt saldo debiteras en extra avgift med 10 kr/start och en faktureringsavgift på 20 kr.

Medlemslån

Som en metod vid finansiering av flygplansinköp och motorbyten har olika typer av medlemslån. För närvarande finns tre typer av medlemslån:

- UAS-lån (2, 5 eller 10 tkr låsta på fem år)
- GYI-lån (5, 10 eller 15 tkr låsta på fem år)
- DG-lån (valfritt belopp låst på tre år)

Lånen från medlemmarna till klubben medför olika former av rabatt på flygavgifter. Inga nya UAS-lån tecknas enligt de gamla villkoren, de övriga typerna är öppna för nya insatser med varianter på villkoren. Kontakta kassören för ytterligare information.

Utöver medlemslånen finns ett antal medlemmar som är delägare i Älvsby Flyg AB och därigenom erhåller rabatt vid flygning med Vivat:en.

forts sid 14

Flygpriser 1994

En preliminär budget visar att vi klarar 1994 utan att höja flygpriserna. En förutsättning är att vi har samma positiva utveckling som började under 1993. Flygtidsuttaget är på väg upp igen efter ett par magra år. Paketpriserna gäller kalenderrår och ska vara betalda före flygning för att vara giltiga. De medlemmar som vill reglera sitt paketpris från m-kontot måste meddela kassören.

Segelflyg	Inget paket	Paket 2 500 kr	Bogsering till 600 m	Höjd över 600 m
Bergfalke	0 kr/tim	0 kr/tim	80 kr	10 kr/100 m
Övriga segelflygplan, ej DG 500	180 kr/tim	0 kr/tim	80 kr	10 kr/100 m
DG 500 (SE-UMA)	240 kr/tim	0 kr/tim	80 kr	10 kr/100 m

Motorsegelflygplan	Inget UAS-lån	Lån 2 tkr	Lån 5 tkr	Lån 10 tkr
SF 25C (SE-UAS)	250 kr/tachotim	230 kr/tachotim	200 kr/tachotim	150 kr/tachotim
	Ingen andel	Andel 5 tkr	Andel 10 tkr	Andel 15 tkr
Vivat (OH-803)	280 kr/tachotim	230 kr/tachotim	205 kr/tachotim	180 kr/tachotim

Motorflygplan	Inget GYL-lån	Lån 5 tkr	Lån 10 tkr	Lån 15 tkr
Cessna 182	625 kr/tachotim	600 kr/tachotim	575 kr/tachotim	550 kr/tachotim
Cessna 182, paketpris 1 000 kr	425 kr/tachotim	400 kr/tachotim	375 kr/tachotim	350 kr/tachotim
Piper Pawnee	725 kr/tachotim			—
Piper Pawnee, paketpris 1 000 kr	525 kr/tachotim			

Övrigt

Var inte rädda för att fråga om information som jag "glömt" ta upp här. Skriv eller ring.

OBS ! Ni som ligger på MINUS på medlemskontot, betala snarast eller hör av er till kassören, alla negativa saldo:n kostar klubben räntepengar på checkkrediten. Bosses telefon 0920-62848.

BoVi

ÅRSÖVERSYN AV VÅRA FLYGPLAN DÅ....?

....undrar läsaren ivrigt...Lugn, bara lugn, det kommer info från Rune, om tider, platser, flygplans-ansvariga, bygggrupper mm, så fort lokalfrågan är löst.

Mer om detta vet du säkert om du var på klubbmötet 2/12 (äger rum efter dratampens "pressläggning").

SENASTE NYTT:

**Vårt nyförvärv
LS 3:an är
halvägs hemma !**

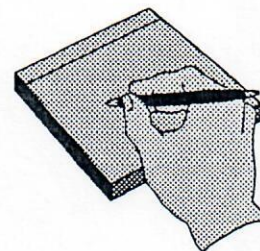
**Just nu står den
i Sundsvall.**

Från supporterföreningen meddelas...

Att det har sålts dåligt med kläder från kiosken under året. Vi har inte köpt in något nytt, med avsikt att få sälja ut det som fanns i lager. Vi avser att rea ut det gamla och försöka hitta nya plagg med nytt tryck till nästa säsong.

Förslag och ide'er till nytt tryck emottages tacksamt. Kanske finns det någon inom leden som är bra på att rita och teckna?
Hör av er till mig om ni har några förslag!

Stefan Simonsson



SUPPORTERLOTTERIET

Dragningslista januari-oktober 1993:

JANUARI			FEBRUARI			MARS		
LOTT	NAMN	VINST	LOTT	NAMN	VINST	LOTT	NAMN	VINST
211	P.Nordlander	500:-	332	(M.Övermark)	500:-	123	B.Lundström	500:-
035	K.Lundberg	250:-	347	L-G.Öhlund	250:-	225	H.Björkman	250:-
289	G.Eriksson	100:-	329	S.Fark	100:-	076	()	100:-
164	A.Rutström	100:-	296	G.Andersson	100:-	174	U.Zolland	100:-
313	J.Sjöberg	100:-	106	B.Danielsson	100:-	108	U.Danielsson	100:-
343	U.Nevell	50:-	177	H.Willner	50:-	063	K.Löwenberg	50:-
199	N.E.Johansson	50:-	091	H.Nowakowski	50:-	300	V.Simonsson	50:-

APRIL			MAJ			JUNI		
LOTT	NAMN	VINST	LOTT	NAMN	VINST	LOTT	NAMN	VINST
137	B.Fredriksson	500:-	088	M.Knutsdotter	500:-	071	P.Löwenberg	500:-
212	K-E.Karlsson	250:-	039	U.Öberg	250:-	009	S.Larsson	250:-
311	B.Bengtsson	100:-	007	K.Eriksson	100:-	267	B.Forsman	100:-
338	M.Blixt	100:-	352	S.Berggren	100:-	370	D.Johansson	100:-
060	P.Danielsson	100:-	131	S-E.Sandberg	100:-	003	A.Åhlin	100:-
259	H.G.Pettersson	50:-	025	T.Liminga	50:-	191	S.Holmqvist	50:-
267	B.Forsman	50:-	052	T.Johansson	50:-	379	A.Lindgren	50:-

JULI			AUGUSTI			SEPTEMBER		
LOTT	NAMN	VINST	LOTT	NAMN	VINST	LOTT	NAMN	VINST
097	M.Nilsson	500:-	135	M.Berlin	500:-	325	()	500:-
222	H.Björkman	250:-	188	G-M.Segerstedt	250:-	125	B.Wikström	250:-
289	G.Eriksson	100:-	399	P.Åström	100:-	379	A.Lindgren	100:-
001	U.Jonsson	100:-	391	G.Idberg	100:-	351	S.Berggren	100:-
169	V.Fredriksson	100:-	330	S.Fark	100:-	262	A.Nilsson	100:-
255	(K.Olsson)	50:-	232	Y.Classon	50:-	134	M.Rönnqvist	50:-
136	A.Fredriksson	50:-	383	I.Ström	50:-	092	S.Aycicek	50:-

OKTOBER

LOTT	NAMN	VINST
154	G.Asp	500:-
389	N,M Ackelid	250:-
378	M.Höijer	100:-
024	F.Liminga	100:-
312	A.Nygren	100:-
380	R.Höijer	50:-
357	M.Ekberg	50:-

(. . . .) = Vinst ej utbetald
ej redovisad/ej betald

H. DANIELSSON