

dratampen

EBON

Nr 20 April 1994

I detta nummer är innehållet lite blandat, mycket på den skönlitterära sidan. FLYGLEDARLISTAN är med, och en annan viktig information är den om vad som händer på Högheden. Redaktionen önskar en trevlig Flygsommar!



ÅRSMÖTET 26 FEBRUARI 1994

★ Saxat från Verksamhetsberättelsen: (över säsongen -93)

▪Antalet medlemmar har under året varit 85 st, genom Älvsby FK, anslutna till KSAK, Svenska Segelflygförbundet eller Svenska Motorflygförbundet. Härtill kommer gäst- och familjemedlemmar.

▪Styrelsen vill rikta ett speciellt tack till supporterföreningen, som genom ett idogt och uppoffrande arbete lämnat klubben stöd och bidrag i olika avseenden.

▪Hemmasäsongen startade 9 april på Heden, överflyttningen till Högheden den 29 maj.

▪En lördag i mars bedrev klubben propagandaflugning i Norra Hamnen i Luleå, med provlektioner för allmänheten. Denna verksamhet rönt stor uppskattning, 59 starter.

▪Under året har ett flygplan sålts nämligen det av klubben nyligen köpta SF 27, SE-TDU. Ett totalhaveri, Pilatus B4, SE-TXT.

▪Säsongen avslutades för segelflygets del traditionsenligt med det av Älvsby Flygklubb arrangerade höstlägret i Hemavan v. 37 och v. 38. Under lägret deltog ca. 50 segelflygare och 20 flygplan.

▪Med segelflygplanen flögs 1288 starter (1992:1031) och 916 timmar (1992:832 tim). Motorseglaren SE-UAS har flugit 207 tim under året (1992:334 tim). Vivaten har flygits 252 timmar trots ett driftsavbrott under året. Ett propellerhaveri i juni.

▪Skolverksamheten: Grundutbildningen har under året gett 7 S-certifikat. Under året har två lärare verkat. De två är Peter Zätterquist och Åke Carlsson. Stefan Simonsson har, som instruktör, bl.a. skött inflygningarna på motorseglarna.

▪Tävlingsverksamhet: Två deltagare i DM Norra. Ola Eriksson med Pik 20 D och Bo Vikström med ASW 20. Efter fyra tävlingsdagar var placeringen 4:a för Bosse och 8:e för Ola. Bästa placering var Olas 2:a plats sista dagen.

▪RiksSegelflygtävlingen, bästa individuella placeringen i RST svarade Hans Lindgren för med 7:e plats i höjdmomentet klass 2.

▪Segrare i årets klubbävling: Elitklass, Bo Vikström; klass 1, Lars-Erik Lööf; klass 2, Hans Lindgren.

▪Sträckflygning under 1993 exkl. tävlingar: Totalt 1740 km på 31 flygningar.

▪I den årliga landningstävlingen segrade Patrik Nordlander.

▪ Statistik-93:

Flygplan	Flygtid -93	Starter -93
SE-TLS	106	176
SE-THN	123	407
SE-TXT	113	121
SE-TSZ	106	92
SE-UII	119	72
SE-UMA	216	326
SE-TDU	3	3
S:a klubb tim/st.	786	1197
SE-TIH	14	7
SE-TVU	42	27
SE-TDU	0	0
SE-TPT	27	35
SE-UGH	47	22
S:a privat	130	91
Totalt tim / starter	916	1288

▪Cessnan SE-GYI har flugits 208 tim. Pawneen SE-EOH har flugits 165 tim varav huvuddelen är bogsering. Ett olyckligt haveri inträffade på Pawneen med propellerbyte och reparation av bakkroppen som följd. Stilleståndet blev bara en vecka tack vare ett utmärkt arbete av Sven Malander.

▪Antalet motorflygare har tyvärr minskat under 1993 vilket på längre sikt kan få allvarliga konsekvenser för segelflygverksamheten. Två gästmedlemmar från Lycksele Flygklubb hjälpte till med bogseringen så att verksamheten hölls igång.

★ Styrelsen beviljades ansvarsfrihet av årsmötet för verksamhetsåret 1993.

★ Årsmötet samt konstituerad styrelse beslutade om följande bemanning:

Styrelsen:

Ordförande	Gunnar Ekberg
Sekreterare	Urban Zolland
Kassör	Bo Vikström
Segelflygchef	Lars-Erik Lööf
Ledamöter	Jörgen Balkefors
	Ola Eriksson
Motorflygchef	Åke Carlsson
Suppleanter	Stig Nyström
	Mats Höglén

Övriga funktionärer:

Materieförvaltare	Rune Höjer
Flygplatschef	Kjell Nilsson
Revisorer	Stefan Lustig
	Åke Andersson
Revisorsuppleanter	Arne Berggren
	Hans Forsman

Haverinämnd	Gunnar Ekberg
	Urban Zolland
	Bo Vikström
Tävlingsansvarig och klubbregistrator	Tomas Mårtensson

-ombud i KSAK valdes Lars-Erik Lööf.
-ledamot i Länsflygnämnden valdes Stig Nyström och suppleant Rune Höjer.
Till valberedning valdes Kjell Åström, Matti Pigg och Eyvon Nordström. Kjell är sammankallande.

★ Styrelsen får i uppdrag att fastställa 1995 års avgifter, med styrelsens förslag som utgångspunkt.
(Styrelsens förslag: Huvudmedlem 1000:-, stöd-, ungdom- och gästmedlem samtliga 500:-)

★ Arne Berggren vald som stipendiat till Nils-Henrik Öhmans minnesfond.

❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖ ❖

Till det Stora Landet i Väster. en Reseskildring av Thomas Lindgren och Rune Höjer

Är det förberedelserna eller själva resan det som är roligast kan man undra!
I alla fall kom vi, d v s Rune och jag, på att det skulle var trevligt att ta sjöcert, och varför inte i Amerika, Florida närmare bestämt. Vi hade blivit mycket imponerade av en videofilm vi fått låna av den gode Märten Lundgren. Filmen var inspelad i WinterHaven vid en sjöflygbas som heter John Brown's Seaplanebase. Filmens titel är "The wonderful World of Float". Då vi sett den ett antal gånger var fantasin i full gång och vi bestämde oss för att åka över till Florida och ta detta sjöcert.

Vi bestämde att resan skulle ske i mitten av April, då det samtidigt pågår en mycket stor och känd flygutställning i närheten av sjöflygbasen, självaste Sun'n'Fun. Denna ville vi mycket gärna övervara. Men innan vi hade kommit så långt som att boka biljetter och annat, tog jag kontakt med Luftfartsverket för att kolla upp de bestämmelser som gällde för att att ett utvidgat cert som sjöflygcert i USA. Det visade sig inte vara speciellt krångligt. Vad vi skulle göra var att vid ankomsten till Florida, knalla in på närmaste FAA-kontor (USA:s motsvarighet till Luftis) och där konvertera våra svenska cert till amerikanska, sedan var det bara att flyga. Vid hemkomst skulle det bara behövas en PFT samt att läraren redogör för skillnader mellan svenska och amerikanska bestämmelser. Nåväl, i och med detta var det inget hinder för att ta certet i USA och det var bara att beställa resan!

Jag tog genast kontakt med John Brown's Seaplanebase i WinterHaven i Florida, pratade om att boka in sjöskolning på deras J 3 lill-cubar, vilket är samma typ som vi är delägare i. Det var inget problem att få tid inbokad, Tis 20:e och Ons 21:a april. De hälsade os mycket välkomna och sa att det inte skulle innebära några problem eftersom vi var förtrogna med J 3 lill-cub.

Efter detta tog jag kontakt med några flygbolag för att kolla upp deras priser till Florida, och fastnade så småningom för Iceland Air eftersom det ingick en övernattnings i Reykjavik. Detta var faktiskt ett attraktivt alternativ. I priset, 5600 skr, ingick resan t o r Arlanda, en övernattnings i Reykjavik medfrukost och sightseeing, samt en hotellnatt när vi anlant till Orlando i Florida.

Nu var förberedelserna klara, biljetter ordnade, hyrbil bokad, och det enda vi inte ordnat var hotell efter

första natten när vi anlant. Jag diskuterade saken med Rune, som är mer vågad än jag, och han sa då följande: "Hör du, vi åker dit näsan pekar, och sedan tar vi in på något hotell, det ordnar sig säkert när vi kommit dit". Och så bestämde vi. Till saken hör dock att jag nog var orolig över att åka så långt utan att ha något rum inbokat men tänkte att det ordnar sig säkert!

Sedan var det bara att invänta den stora dagen för avresa, som inträffade Fredagen 16/4-93. Tilläggas bör, att jag hade övertalat min flygintresserade kusin Bosse att följa med på turen och han var lika entusiastisk som vi var över resan. Bosse och jag flög från Kramfors och vi skulle möta Rune på Arlanda för att där invänta avgången med Iceland Air till Reykjavik.

Vi kom iväg fyra timmar försenade p g a ett problem på en motor, men när vi äntligen kom iväg kan jag inte säga annat än att nog pirrade det i magen.

Natten i Reykjavik var lugn, efter en sen supe'. Dagen därpå, Lördag, sightseeing i staden Reykjavik, fashinerande stad med dess varma källor och det stora centralbadet som uppvärms enbart av de Isländska varma källorna. För övrigt värmdes hela staden upp av varma källor.

På eftermiddagen samma dag, bar det iväg Iceland Air Boeing 757 till Orlando. Åtta timmars flygresor hade vi framför oss. Efter att vi intagit en välsmakande middag ombord, tog jag kontakt med en mycket trevlig flygvärdinna och frågade om vi flygtokiga personer fick gå fram till cockpit för att hälsa på hos piloterna. Det fick vi. Väl framme i cockpit satt piloterna avslappnat med fötterna på instrumentpanelen och samtalade med oss. Min nyinköpta videokamera var med och förkaptenen visade jag en film med Rune och jag själv flygandes Cuben på skidor. Allt medan kaptenen styrde passagerplanet. Fantastiskt!

Överfarten var helt odramatisk, vi landade på Orlando internationella flygplats. Gissa om det var varmt.

Efter en del bestyr i passkontrollen bar det iväg till hotellet och Rune hann inte mer än in på rummet så skulle han se på amerikansk TV. Naturligtvis fick han göra det.

Nästa morgon hämtade vi hyrbilen och sedan bar det iväg via highway mot WinterHaven.

Väl framme i WinterHaven, åkte vi direkt till sjöflygbasen och skrev in oss, hälsades välkommen och tilldelades en del litteratur som vi skulle läsa inna sjöskolningen började på Tisdag. Vi dröjde oss kvar ett slag för att insupa åsynen av de läckra lill-cubarna på vatten.

Lill-cuben var så bra på flottörer som det sagts oss. De var snabba upp i luften.

Om någon undrar var vi bodde, så kan jag berätta att vi tog in på hotellet Howard Jonsson's, c:a 7 km från basen (det ordnade sig alltså som Rune sa).

Nu var det hög tid att ta itu med att konvertera våra cert, så vi åkte till Sun'n'Fun där det fanns ett FAA-kontor, inne på utställningsområdet. Efter en hel del pappersexercis av FAA-kontrollanten Roger D Olsson (ja, han hette faktiskt så, svenskättling), fick vi våra amerikanska cert.

Vi passade också på att bli medlemmar i amerikanska EAA, vilket även gav oss rabatt på inträdet samt möjlighet att beträda flightline. Gissa om det fanns flygplan av alla de slag, de mest konstiga man kan tänka sig. Rune upprepade ofta: "Såna där tingestar skulle aldrig svenska Luftis godkänna". Det fanns dessutom en hel del demonstrationer av hur man bygger ett flygplan. Bl a ett bolag monterade ihop en byggsats under utställningsveckan som de lyckades färdigställa och flyga med sista dagen. En kort motorkörning sedan var det bara att dra på. Detta var ju Amerika!

Det fanns många stånd där allehanda flygplansprylar kunde köpas, det gällde bara att ha den Stora börsen med sig. Sammanlagt fem dagar tillbringade vi på Sun'n'Fun, men ändå tror jag inte vi hann se allsamt fanns där.

Men nu till det vi egentligen rest hit för, sjöcertet.

Tisdag 20. April kl 0730 började utbildningen. Först en teoretisk genomgång av vad sjöflyg är, hur planet skulle hanteras i vattnet, hur det skulle förtöjas samt olika start-och landningstekniker och hur man skulle segla med flygplanet. Efter denna genomgång som tog större delen av förmiddagen var det dags att börja med praktiska övningar. Rune tilldelades en instruktör som hette Ryan och min hette Ron. Så bar det av, först taxningsövningar, sen bar det av till en sjö för att öva start och landning. Den första dagen flög vi c:a 4 timmar. Det var svettigt, 30° C så vi flög med öppen dörr.

Under ett pass fick jag bekanta mig med Floridas troligen mest kända djur, nämligen alligatoren, som fanns i massor. Vi övade start och landning, när vi upptäckte en alligator mycket nära oss. Naturligtvis skulle vi testa hur nära vi vågade komma. Vi var c:a två meter ifrån alligatoren, då den rackaren dök.

Prognosen för Onsdagen visade att vädret skulle bli sämre, så instruktörerna ville att vi skulle göra skolningen färdig på en och samma dag, för att kunna flyga upp med kontrollanten så tidigt som möjligt dagen därpå.

Onsdagen inleddes med repetition av Tisdagens övningar. Man var mycket noga med att påpeka att vi skulle

hålla höjderna, inga lågflygningar här inte! Och inga 180 °-inflygningar, nej det skulle vara riktiga 90 °-svängar!

Så var det dags för uppflygningen inför Bossen själv, Jon Brown. Den inleddes med ett teoretiskt prov för att sedan övergå till det praktiska provet. Ungefär en timme tog det praktiska provet. Allt vi lärt oss gick vi igenom, och det svåraste tycker jag nog, var att lägga till vid en boj när det samtidigt gungade litet. Efter denna övning så fick både Rune och jag genomgå ett muntligt förhör om hur flygplanet uppför sig vattnet. Slutligen var det då dags att få reda på om vi blivit godkända eller ej.

Till vår stora glädje, kunde den gode Jon Brown meddela att han mycket väl kunde godkänna oss och att vi hade gjort bra ifrån oss. Vi var mycket stolta och glada över detta besked.

Nu vidtog en del pappersexercis för att utfärda sjöcerten, och ni kan bara tänka er hur glada vi var att det var klart! Detta skulle naturligtvis firas på något sätt.

Jon Brown hade informerat oss om att det skulle gå en Sjö-Fly-inn av stapeln, alldeles i närheten, vilken han rekommenderade att vi skulle övervara. Sagt och gjort, vi åkte dit och fick uppleva det mest underliga farkoster som tog sig upp i luften. Dessutom fanns det gott om alligatorer på den plats Sjö-Fly-inn:et ägde rum. Tiden gick och vi upptäckte att det var dags för hemfärd. Vemodigt men ett måste. Vi kunde i alla fall känna oss mycket nöjda över dessa fjorton dagars upplevelser i det stora landet i väster.

Hem kom vi, och vi konverterade så småningom våra amerikanska sjöcert till svenska utan några problem. Om någon händelsevis undrar vad hela kalaset gick på, kan jag förtälja att inte kostade mer totalt för hela resan, än vad det skulle ha kostat att ta ett sjöcert här hemma. Vi kan varmt rekommendera den som har funderingar att åka till USA för att ta sjöcert, att göra det, inget att tveka över. Åk gärna till Jon Brown's i WinterHaven, Florida. De har en enorm erfarenhet av sjöflyg, vi blev mycket bra bemötta och det var verkligen ett riktigt äventyr!

Flyg och var glad! *Thomas & Rune*



Supporterlotteriet:

JANUARI

500:-	nr 366	Axel Larsson
250:-	nr 139	Agneta Warming
100:-	nr 326	Kenth Edström
100:-	nr 104	Bengt Wikström
100:-	nr 387	Sven Berggren
Bellmanlott	nr 024	Stig Nyström
Bellmanlott	nr 161	Bo Svensson

FEBRUARI

500:-	nr 063	Okänd, såld av Å C
250:-	nr 049	Bo Kurkinen
100:-	nr 069	Ulla Ericsson
100:-	nr 352	Gunnar Marklund
100:-	nr 318	J-O Johansson
Bellmanlott	nr 203	Tage Öhlin
Bellmanlott	nr 180	Ej redovisad

MARS

500:-	nr 035	Bengt Moosberg
250:-	nr 353	Maine Fernberg
100:-	nr 274	U Bröjer
100:-	nr 213	H-G Pettersson
100:-	nr 288	Anki Lindgren
Bellmanlott	nr 323	Tommy Andersson
Bellmanlott	nr 193	Sten Nilsson

APRIL

500:-	nr 095	M-B Tannersjö
250:-	nr 238	Mona Knutsdotter
100:-	nr 103	Eivor Norström
100:-	nr 070	Jenny Eklund
100:-	nr 178	Ej redovisad
Bellmanlott	nr 023	Stig Nyström
Bellmanlott	nr 357	Evert Öberg

SÄSONGSSTARTEN:

Säsongen är ju som bekant för alla (?) redan igång sedan ett par helger tillbaka. Ja faktiskt sedan Lördagen 26. Mars då Demostarter/Spaka själv genomfördes i Norra hamn i Luleå på isen.

Succe' blev det, 30 segelstarter och 12 Motorsegelstarter. Blir fortsättningsvis årlig tradition. Enligt vad red känner till så är alla flygplan igång på Heden, även DG 500:an.

Appropå Heden...HÄNGLÄSEN till GRINDEN!

När ni passerat och låser grinden in till flygfältet måste Ni låsa ÅFK och Flygbasens lås i varandra

med resp ända av kedjan till vardera ett lås! Syftet är att både ÅFK och framför allt flygbas-

personal skall med sina egna nycklar passera ut och in.

(Är du först för dagen finns ÅFK-låset och nyckel till Flygbasens lås i kuren, se flygledar-instr).

Säsongen har även startat på Högheden, men inte flygsäsongen utan byggsäsongen. Även denna verksamhet kräver medlems-engagemang. Ordf Gunnar Ekberg är projekt-sammanhållande. Se separat artikel.

För övrigt torde flyttningen till Högheden bli senare i år med tanke på snövernens smält-mängder, prel flyttning före/till midsommar

JOURLISTAN FÖR FLYGLEDARE.

Enligt KSAK:s bestämmelser skall det alltid finnas en ansvarig "flygledare" på fältet vid segelflygning. Om flygledaren av någon anledning avlägsnar sig från fältet, skall ersättare utses. Den flygledare som inte kan ställa upp angiven dag får själv svara för byte med någon annan på listan.

- Före segelflygning på Heden ska flygledare ringa till:

1. Luftbevakningen på tel. 0920-85150, och lämna "meddelande om flygning".

2. Kallax på tel. 0920-38585 och begära att få disponera "Sektor Sikfors".

(När sträckflygning ska företas inom Vidsels TMA, kontakta Vidsel på tel. 0929-37000.)

- Vid segelflygning på Högheden och när sträckflygning till Heden ska företas, kontakta Kallax och begär att få disponera "Sektor Sikfors".

När sträckflygning ska företas inom Vidsels TMA, kontakta Vidsel på tel. 0929-37000.

Efter avslutad flygning är det flygledaren som ansvarar för att all materiel kommer på plats, och att flygplanen fastsättes och i förekommande fall täckes med kapell och presenning.

Glöm ej låsning av tankanläggning, lokaler och grindar.

Bo Nyström	23/4	Lennart Lund	11/6
Hans Landstedt	24/4	Tomas Johansson	12/6
Kjell Wahlberg	30/4	Yngve Sundberg	18/6
Hans Forsman	1/5	Per-Åke Segerstedt	19/6
Mats Nilsson	7/5	Flygledare utses på plats från midsommarhelgen och t.o.m. skolveckorna i juli.	
Anders Ackelid	8/5		
Sven-Olof Holmgren	12/5	Åke Svensson	30/7
Åke Andersson	14/5	Börje Fredriksson	31/7
Håkan Danielsson	15/5	Hans Landstedt	6/8
Henry Lundström	21/5	Anders Erickson	7/8
Hans Björkman	22/5	Herbert Viklund	13/8
Ebba Andersson	23/5	Lennart Blixt	14/8
Olle Ekberg	28/5	David Anderson	20/8
Kaj Johansson	29/5	Folke Ailinpieti	21/8
Ulf Johnsson	4/6	Daniel Björkman	27/8
Mats Höglén	5/6	Peter Eriksson	28/8
Urban Z.			

SKOLNING-94

Inriktning för årets segelflygskolning

- Träff med blivande elever den 4 maj på Teknikens Hus.
 - Kvällsskolning under maj-juni.
 - Veckoskolning med inhyrd lärare v. 27 - 29.
 - Komplettering med egna lärare v. 30 -31.
 - Förutom Sträckflygkurser även Inflygningskurser på ensitsare
- Dessa bedrivs som Studiecirklar

Frågor, inbokning:

☎ Peter Zätterqvist 0920-47584

☎ Åke Carlsson 0921-65757

Flygpriser 1994

(samma som i DT nr 19)

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 GYI-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			

PIRTTIVUOPIO-94

Under Hemavanlägret hösten-93 så kom "Pirtti" på tal, varvid jag och Stig Hellquist bestämde oss för att åka dit någon gång. Det blev nu i år och det är vi glada för.

Vi kom dit Söndag 27/3, en dag senare än vad vi hade tänkt oss, vilket berodde på att jag inte riktigt hunnit få ordning både flygplan och husvagn. Vi använde Lördagen till att fixa det som återstod att göra. Stig hade kört upp från Svenljunga, startat på torsdag och var framme på Fredag eftermiddag.

När vi kom fram till Pirtti på Söndag eftermiddag, så var det några finska kärror i luften, med högsta höjd 4200 m. Det ser bra ut, konstaterade vi.

På Måndagen var det "turistväder", med en strålande sol och vindstilla. Vi använde dagen till att montera

Pilatusen och borra en massa hål i isen för att förankra flygplan, flygplanvagn och husvagn. Det blev 24 hål att borra. Senare på eftermiddagen provflög vi kärran, allt OK.

Tisdag, började med ganska blåsig väder med vind från sydväst. De finska segelflygarna hade startat i det tämligen hårda vädet. Vid 12-tiden hade markvinden avtagit något, så vi bestämde oss för att prova vågen. Jag startade först, och efter en ganska lugn bogsering kopplade jag på drygt 900 m i ett stig på 2-3 m/s över Nikkaloukta. Jag följde molnkanten, stiget varierade och var under någon kortare period uppe och nosade på 4 m-indikeringen. I denna våg steg jag till drygt 4000 m, samtidigt som jag såg andra segelflygplan ligga betydligt högre än mig. Jag flyttade mig efter dom, och förlorade då c:a 1000 m höjd innan jag ånyo kom in i stig området. Det stiger 2-3 m/s, så jag har snart tagit tillbaka den förlorade höjden, och stiget fortsätter. Höjdmätaren passerar 5000 m och efter en ganska kort stund 6000 m, stiget är fortfarande c:a 2 m/s. Jag kollar med min klocka hur länge jag har kvar på min 2-timmars färdplan, -c:a 30 min kvar. Jag fortsätter att stiga upp till 6500 m, där stiget avtagit till 1 m/s, när jag beslutar mig för att gå ner och landa. Jag hade då ungefär 15 min kvar på färdplanen, frös lite om fötterna, var ganska pissnödig, men framför allt väldigt nöjd med min andra flygning i Pirtti på 31 år.

När jag kom under moln var det väldigt turbulent, med rotoror lite överallt. Segelflygplan skulle använda höger medvind med nedflygningszon i anslutning till denna, men där var det så hoppigt att jag gick ut på medvinden på hög höjd för att komma ifrån rotorerna. Pilatusen har ju effektiva bromsar.

Vi tankade ny syrgas och sedan startade Stig, kopplade i vågen och steg upp till drygt 3000 m. Under tiden hade vädet blivit sämre, "gluggen" över Nikkaloukta höll på att minska och markvinden hade ökat. Jag ropade upp SE-TVU och gav honom den informationen varvid Stig omedelbart drog broms och kom fram under molnkanten på 800 m, som han behövde, varenda en. Han landade på startbanan. Under den period Stig hade flugit har en Ventus havererat i anslutning till höger medvindslinje, dessbättre utan personskador. Vädertjänsten varnade för hård vind i fjällen det kommande dygnet, fler hål borrades i isen för förankring av motorkärrorna, bl a vår Pawnee som fick ett extra rep runt propelleraxeln. Det blev ingen storm den natten.

Under resten av tiden hann jag med två bomstarter och två vågflygningar på c:a 3000 och 3300 m. För Stigs del har han klarat sig med en bomstart och tre vågflygningar på höjderna 1000, 4500 och 3000 m. Det är slutligen två nöjda segelflygare som drar hemmåt på Onsdagen 6 April. Förhoppningsvis kan vi åka till Pirtti även nästa år.

Bo Nyström

Tack snö !

"När snön ligger djup på taken - låt ÄFK ordna saken"

-var något som Bo Nyström och Håkan Danielsson kom på sistlidna Mars månad. Det var nämligen känt att större delen av vinterns nedfallande snömängder hamnat på taket till SJ:s lokverkstad i Notviken.

Sagt och gjort, avtal träffades med SJ om avskottning delar av det 90 m långa taket, där snön på sina ställen låg 2 m djup.

Undertecknad ansågs genom nuvarande yrke, pensionär, lämplig som tillfällig arbetsledare för projektet i fråga. Jag tog mig därför raskt an att anskaffa lämpliga redskap jämte lämpligt antal arbetare = klubbmedlemmar. Nio medlemmar utan höjdfobi och en med, förklarade sig genast villiga att, i mer eller mindre utsträckning, delta.

Efter fyra arbetspass och runt 60 timmar, under helg och kvällstid, var jobbet klart!

Bland snömängderna såg man bl a vår energiske ordf Gunnar E, Bo N i sin numera kända skinnhuva samt Eyvon N som fö deltog i alla arbetspassen = skottade mest. Andra inte glömda för det!

Kassören BoVi:s leende, för denna oberäknade och obudgeterade intäkt, kan inte beskrivas, måste ses! (sex lappar gav det).

Några data: Skottad snömängd c:a 250-270 m³, Tillryggalagd sträcka med snöraka c:a 12-14 mil

Slutligen: Du som inte fick vara med i detta fysika uppbyggeliga arbete, hav tröst, fler snövintrar kommer!

Åke A

Appropå arbete åt och i klubben, ta del av enkäten som följer med detta utskick!

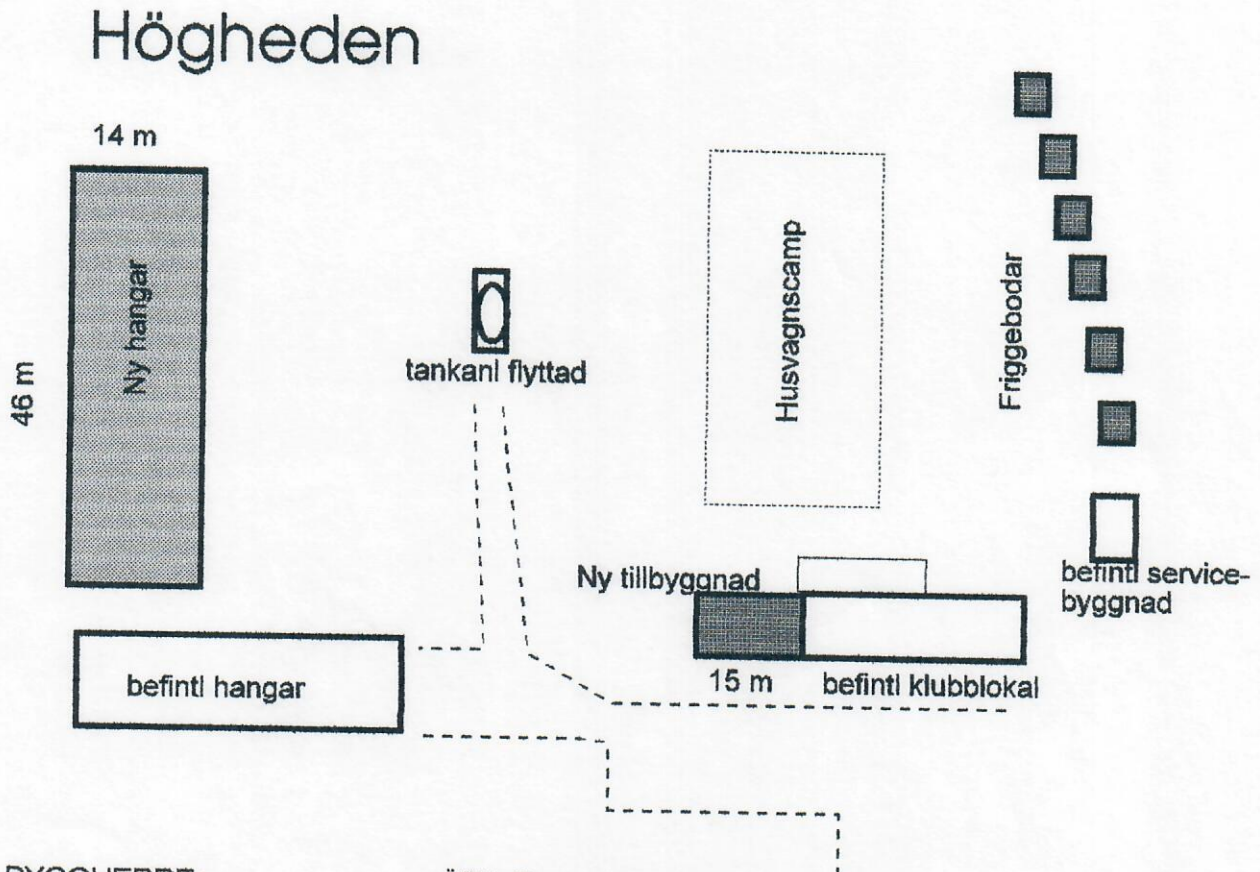
HÖGHEDENPROJEKTET -STÖRRE ÄN MAN TROR....

Byggprojektet på Högheden är mycket omfattande, ny hangar, friggebodar, om-och tillbyggnad på bygglokalen/klubbstugan.

Arbetena utförs av yrkesfolk, finansierat av arbetsmarknadsstöd-åtgärder (miljonprojekt).

Det klubben måste stå för, är materialet, mm mm.

Projektet i korthet:



BYGGHERRE:	ÄFK (Brage Norström)
KONSTRUKTIONSANSVARIG:	Kjell Åström
INKÖP, EKONOMI:	Gunnar Ekberg
CONTROLLER, EKONOMI:	Bosse Vikström
VVS-ANSVARIG:	Vakant!!

Material som införskaffats, lagras i befintl hangar, vilket medför att flygplanen inte kan nyttja den.

EFTERLYSNING :

- ♦ Har ni kontakter eller andra möjligheter att ordna byggmaterial o d till rätt pris, så kontakta någon av herrarna ovan. Allt för att hålla ned kostnader för klubben. (tex plåt, isolering, rör, inredning mm, mm, mm.....)
- ♦ Finns det någon som har VVS-projekteringskunskap i klubbens medlems-hop?
ÄFK behöver dig!
- ♦ Alla andra tänkbara, på projektet tillämpbara kompetenser och hjälpande händer är välkomna.

Gunnar E