

Dratampen

Luft- och markorgan för Älvsby Flygklubb



Ledarspalten

Säsongen på Heden är i full gång sedan länge, åtminstone vad beträffar skolningen. Undertecknad var ute ett par gånger på Heden före midsommar, och det vara alltid fullt med elever därute. Tomas Olsson verkade mer eller mindre bo i Hölge Niklas.

Vi får väl hoppas att Vädret är nådigt mot oss, och att det verkligen flygs i sommar, eftersom klubben i nuvarande investeringsläge behöver mycket inkomster för att inte räntor skall vara den enda stora utgiftsposten på ekonomin. Att så många som möjligt betalar in Paket och lägger en extra peng på Medlemskontot skulle göra gott för klubbkassan.

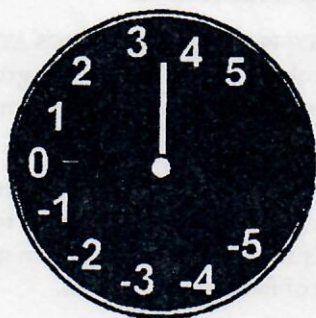
Nästa nummer av Dratampen beräknas komma ut någon gång Augusti - September, då borde det finnas en och annan som har nå't att bidra med efter sommarens flygningar och andra äventyr. Allt ifrån SM/DM till korvförsäljning. Du kanske har idéer eller synpunkter som bör komma medlemmarna till del.

Jag tänkte faktiskt prova med en Dratamp-brevlåda på flygfältet (i kuren på Heden t v), där ni kan lämna bidrag. Skriv det ni vill ha med, ert Namn o telefonnr. Om det är ett omfattande bidrag tar jag det gärna på diskett (Pc, format: word 2.0, .txt, DOS eller annat konverterbart), disketten får ni igen om ni vill på lämpligt sätt. Det går ju förstås bra att som vanligt ringa eller skicka hem till mig.

Redaktören

Knep å knåp 1

För dåliga Termikdagar



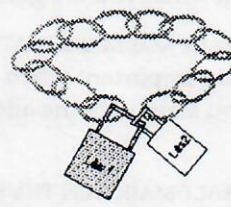
Klipp ur, lite tejp, klart att ta med i kärnan

Knep å knåp 2

Vilket alt är det rätta sättet att låsa ihop kedjan om det skall vara möjligt att låsa upp kedjan med respektive lås oberoende av det andra låset? (Likheten med rutinen för att låsa grinden på Heden är ett rent sammanträffande)



Alt. 1



Alt. 2

Rätt svar nästa sida

Tänk på att.....

..inte alla anser att en mullrande flygplansmotor (oavsett 6-cyl eller VW-motor) är som ljuv musik, speciellt inte sena sommarkvällar. Vi har bara att vinna på att visa hänsyn gentemot de som bor nära Hedenbasen, som vi gör på Högheden.

Det är alltså olämpligt att flyga efter kl 2200.

Högheden

Det kan dröja innan det är dags för att flytta "hem" verksamheten till Högheden i år, p g a att gräset inte tagit sig. Det är åtminstone tänkt att vi skall kunna vara på Högheden för att genomföra flygdag 5-6 Augusti. Hur det blir beror på gräset. För övrigt kan nämnas att firman som sått de nya gräsyrtorna skall besikta sådden och se vad som kan göras.

Brandflyg

Inget brandflyg i sommar - FFK mfl har fått kontraktet för 1995 - ÄFK styrelse kommer att följa upp och driva anbudsfrågan vidare med bl a Länsstyrelsen.

Det positiva med denna situation är att tillgängligheten i sommar på GYI är mångfalt bättre än tidigare somrar. Så passa på att åka till Paris med fjällan eller åk till Säffle å ta en kopp kaffe! Tyvärr tvingas klubben höja flygpriser GYI med 25:- med paket resp 75:- utan paket. OBS detta gäller fr o m 18/6. Bokning under sommaren som vanligt. Det enda som bryter bokning är (som tidigare) om Pawneen skulle bli indisponibel för bogsering, då Cessnan i så fall kallas hem för att ta över bogseringen.

Flygning på Heden

För att underlätta bränslehantering och uppföljning:

SKRIV IN I LIGGAREN direkt när du tankat.

Om du använder Färdplan och Färdtillstånd så sker uppföljning och kontroll som vanligt.

Om det är "Lokal" flygning (vilket normal segelflygverksamhet torde räknas som):

- Alltid ringa in meddelande om flygning till Luftbevakningen 0920-85150
 - Ringa Kallax ATC 0920-38585, begära avblockning HEDEN ATZ alt SEKTOR SIKFORS alternativt hålla sig under 300m GND utanför R-omr
 - Vardagar, då AF 1 är öppet ringa tornet AF 1
 - Vardagar, då Hedenbasen "har bemanning", ringa Börje Olsson (Bastroppchef)
- Telefonnr finns i kuren.

TEN COMMANDMENTS -For safe flying

1. THOU SHALT NOT BECOME AIRBORNE WITHOUT CHECKING THY FUEL SUPPLY: It only takes a few minutes to gas up... it may save you a forced landing.
2. THOU SHALT NOT TAXI WITH CARELESSNES: Taxi slowly and make S-turns to clear the area in front of the nose. Know the proper use of the controls for taxiing in a strong wind
3. THOU SHALT EVER TAKE HEED UNTO AIR TRAFFIC RULES: Keep a constant lookout for other aircraft. Follow the rules so that pilots of other planes will know what you are going to do.
4. THOU SHALT NOT MAKE FLAT TURNS: This is particularly important when making power-off turns. You steer with the ailerons, not the rudder.
5. THOU SHALT MAINTAIN THY SPEED LEST THE EARTH ARISE AND SMITE THEE: Don't be fooled by the increase in ground speed resulting from a downwind turn. Keep sufficient airspeed.
6. THOU SHALT NOT LET THY CONFIDENCE EXCEED THY ABILITY: Don't attempt instrument flying in adverse weather conditions unless you have the proper training and the necessary instruments. Instrument flying is a highly developed science. Don't pioneer.
7. THOU SHALT MAKE USE OF THY CARBURATOR HEATER: The carburetor heater is your friend. Know when to use it. Remember that it's easier to *prevent* ice in the carburetor than to eliminate it after it has formed.
8. THOU SHALT NOT PERFORM AEROBATICS AT LOW ALTITUDES: Aerobatics started near the ground may be completed six feet under the ground. There's safety in altitude
9. THOU SHALT NOT ALLOW INDECISION IN THY JUDGEMENT: Be certain! You can't afford to make errors of judgement. "I think I can make it" is on the list of famous last words.
10. THOU SHALT KNOW, ALWAYS -THE GOOD PILOT, IS THE SAFE PILOT: It's better to be an old pilot than bold pilot.

Utdrag ur äldre Flight-manual, -som fortfarande är aktuell.

Rune H

Rätt svar: knep å knäp 2: Alt 2.

Hade du rätt törs du även i fortsättningen läsa på egen hand, men glöm inte att kedjan skall ligga runt bägge grindrören.

RST

RST-säsongen har startat bra med flera fina resultat av flera medlemmar. Bo Nyström är trea i höjdmomentet i klass 1 och Ulf Jonsson åtta i hastighetsmomentet i elitklassen. Ta för vana att flyga med barograf !! Dels ger det RST-poäng dels kan du betrakta din flygning grafiskt och lära dig ett och annat om hur du flyger. I skrivande stund är Bo Vikström på SM, vi hoppas att de får bra väder och resultat under flygningarna. En ny brytpunktsförteckning finns i RST-pärmen, om du använder dessa brytpunkter kan jag mycket enkelt få exakta värden på banan du har flugit. Om du har synpunkter på listan och vill lägga till någon bra brytpunkt, ge mig latitud och längtid så ordnar jag det. Här nedan visas exempel på banor från Heden. En ny "bankatalog" kommer under sommaren placeras i RST-pärmen med nya nummer på våra banor.

Älvsby FK Banor

Version 95-06-18

Bana :001 TRI 100 102,3 km

Brytpunkt	Longitud	Latitud	Deldistans	Delprocent	Kurs
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22			
001 Högheden	E21:03:57	N65:38:49	28,3 km	27,7 %	221 °
003 Vidsel vägbro	E20:32:30	N65:49:50	31,4 km	30,7 %	310 °
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22	42,4 km	41,4 %	089 °

Bana :002 TRI 100 160,7 km

Brytpunkt	Longitud	Latitud	Deldistans	Delprocent	Kurs
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22			
014 Voullerim vägbro	E20:49:50	N66:26:40	73,2 km	45,5 %	337 °
002 Brännberg jvg-kors	E21:13:50	N65:47:20	75,0 km	46,7 %	166 °
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22	12,4 km	7,7 %	063 °

Bana :003 300 311,0 km

Brytpunkt	Longitud	Latitud	Deldistans	Delprocent	Kurs
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22			
004 Fällfors k:a	E20:47:10	N65:07:20	85,8 km	27,5 %	202 °
002 Brännberg jvg-kors	E21:13:50	N65:47:20	76,9 km	24,7 %	015 °
014 Voullerim vägbro	E20:49:50	N66:26:40	75,0 km	24,1 %	346 °
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22	73,2 km	23,5 %	157 °

Bana :004 TRI 300 321,3 km

Brytpunkt	Longitud	Latitud	Deldistans	Delprocent	Kurs
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22			
009 Kusmark k:a	E20:48:00	N64:52:40	111,3 km	34,6 %	196 °
032 Arvidsjaur fpl	E19:17:09	N65:36:29	106,1 km	33,0 %	316 °
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22	103,7 km	32,2 %	075 °

Bana :005 100 177,9 km

Brytpunkt	Longitud	Latitud	Deldistans	Delprocent	Kurs
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22			
003 Vidsel vägbro	E20:32:30	N65:49:50	42,4 km	23,8 %	269 °
002 Brännberg jvg-kors	E21:13:50	N65:47:20	31,7 km	17,8 %	098 °
028 Edefors Damm	E20:52:50	N66:14:10	52,1 km	29,3 %	342 °
022 Heden	E21:28:24	N65:50:22	51,5 km	29,0 %	149 °

Påminner om **Scheibepriset**: årets längsta flygning med Bergfalke belönas i år med att specialpris. (Bergfalken firar 40 år i Sverige) **Sträcklotto**: När du har flugit en bana över 15 mil skriver du ett vykort till Segelflyget på Älleberg Box 750, 53122 Falköping, märk kortet "Sträcklotto". Vinsten är att få disponera Ällebergs Janus C under tvärsits-SM 1996. OBS, flygningen behöver ej vara inlämnad till RST, men dokumentation måste finnas. En sträcka är en lott.

Flyg mycket!!

Klubbregistrator Tomas M

SKOLNING OCH UTBILDNING 1995

Några ändringar sedan förra Dratampen. Bl a genomförs flygdag på Högheden om gräset tillåter.

	JUNI		JULI		AUGUSTI	
1	AC kv	To	TO	Lo	PZ	Ti
2		Fr		Sö	PZ	On
3		Lo	HÖ	27 Må	PZ	To
4		Sö	HÖ	Ti	PZ	Fr
5	TO	23 Må	HÖ	On	Flygdag H-heden	p Lo
6	TO	Ti	HÖ	To	Flygdag H-heden	p Sö
7	TO	On	HÖ	Fr		32 Må
8	TO	To	HÖ	Lo		Ti
9	TO	Fr		Sö		On
10	TO	Lo	AC	28 Må		To
11	TO	Sö	AC	Ti		Fr
12	TO	24 24 Må	AC	On		Lo
13	TO	Ti	AC	To		Sö
14	TO	On	AC	Fr		33 Må
15	TO	To	AC	Lo		Ti
16	TO	Fr		Sö		On
17	TO	Lo	HB	29 Må		To
18	TO	Sö	HB	Ti		Fr
19	TO	25 25 Må	HB	On		Lo
20	TO	Ti	HB	To		Sö
21	TO	On	HB	Fr		34 Må
22	TO	To	HB	Lo		Ti
23	TO	Fr		Sö		On
24	TO	Lo	HB p	30 Må		To
25	TO	Sö	HB p	Ti		Fr
26	TO	Ava CO	26 Må	HB p		Lo
27	TO	Ava CO	Ti	HB p		Sö
28	TO	Ava CO	On	HB p		35 Må
29	TO	Ava CO	To	HB p		Ti
30	TO	Ava CO	Fr	HB p		On
31			PZ	31 Må		To

Lärare

AC= Åke Carlsson

HÖ= Harry Öhman (M-segl)

PZ=Peter Zätterqvist

HB = Hans Björkman

TO= Tomas Olsson

CO= Calle Olsson

Instruktörer

SS= Stefan Simonsson (M-segl)

AA= Anders Ackelid

UJ= Ulf (Bratte) Jonsson

Utbildningsansvarig

Urban Zolland

p= preleminär

Vidareutbildning- Inflygning på ny typ

Som några av er kanske märkt har undertecknad och Anders Ackelid börjat med inflygningskvällar. Motivet till detta är att det tidigare varit stor frustration både hos den inflygande som har svårt att få tag på en lärare samt hos lärarna som fått sin "friflygdag" ruinerad. Genom att lägga första starterna på kvällstid i lugnt väder tror vi också att inflygningarna kan utföras betydligt säkrare och effektivare. En annan fördel är att man disponerar flygplanet så att det finns tid att torrflyga ordentligt och bekanta sig med alla reglage före första start.

Det gör också att demontera/montera i lugn och ro så att de piloter som flyger en typ också kan montera den. När det gäller den teoretiska biten står det i Segelflyghandboken att man bör ge ett teoretiskt prov samt att man skall gå i genom flyghandboken. Det som vi kommer att tillämpa är man gör ett skriftligt prov eller en kortfattad sammanfattning av flyghandboken. Se exemplet nedan.

En annan anledning till att organisera inflygningar är att vi då kan få bidrag från SISU, idrottsrörelsernas studieförbund. Inga stora pengar men dock någon tusenlapp. Fram till den 13 juli har det gjorts 7 inflygningar på Astiren och LS3'an och fler är på gång.

Om du vill flyga in dig på en ny typ är det bara att kontakta mig, Anders Ackelid eller Urban Zolland. Innan du flyger in dig på en ny typ måste du vara i gott flygtrim. Minst 5 starter och några timmar i luften. Flyghandböcker finns uppkopierade för alla maskiner och står att finna i "kuren"

Ett exempel på sammanfattning, för flygplanet "Glidaren IV"

Stallfart 65 utan vatten, 70 med. Vne 299, max manöver 190. 0 grader klaff i rullning, öka mjukt till +8 vid lätting och i bogsering. Stället alltid ute under bogsering. Fart vid kurvning 80-90 med +5 klaff utan vatten, 90-95 +5 med vatten. Vattenkran skall vara öppen om tankarna är tömda. Broms får i nödfall tas ut upp till Vne, dock ej med klaff i +12 läge. Maxfart med ställ ute 190. Finalfart minst 90 klaff +10. Sättning med halvbroms. Max vatten med mig i: 15 liter. Ingångsfarter: loop roll hjulning. 190, halvroll 175, max last +7till -5 g

Montering: Börja med högervinge, broms skall vara överknäckt. bromshandtaget något tillbakafört trimma framtungt vid montering av stabbe. Kolla att batteriet är monterat i fenan. Vingbultar skall låsas med fockernålar.

För att boka inflygning, ta kontakt med eller ring någon av oss:

Ulf "B" Jonsson 0920-48654, Anders Ackelid 0921-15105, Urban Zolland 0920-61904

Ulf Jonsson

Flygpriser 1995

En preliminär budget visar att vi klarar 1995 utan att höja flygpriserna. En förutsättning är att vi är fler som löser paketpriset 2500 kr för segelflyg. Tänk på att kostnaden för segelflygplanen inte nämnvärt påverkas av flygtidsuttaget. Paketpriset blir ditt bidrag för att täcka kostnaderna och därigenom behålla våra låga flygpriser. Paketpriserna gäller kalenderår och skall vara betalda före flygning för att vara giltiga. Demedlemmar som vill reglera sitt paketpris från M-konto måste meddela detta till kassören (skriftligt per brev eller vykort)

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	700 kr/tachotim	600 kr/tachotim	575 kr/tachotim	550 kr/tachotim
Cessna 182, paketpris 1 000 kr	450 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

Uthyrning för bogsering utom ÄFK, pris 850 kr/ tachotimme. Uthyrning för hjälpflyg 923 kr/ tachotimme
För Inflygning på ny typ segel, debiteras 50:-.

Var inte rädda för att fråga om information som jag "glömt" ta upp här. Skriv eller ring.
Det går, om ni önskar att ta fram, och få utdrag av de flygningar ni gjort under året med flygtid, typ, debitering etc.

Mats Höglin, Aborrgränd 6 974 51 Luleå tel: 0920-62219

SUPPORTERFÖRENINGEN**DRAGNING I SUPPORTERLOTTERIET**

APRIL 1995			MAJ 1995			JUNI 1995		
500 kr	042	Camilla Sedholm	500 kr	113	Maj-Britt Larsson	500 kr	204	David Andersson
250 kr	254	Sven-Olof Eriksson	250 kr	069	Kjell Nilsson	250 kr	170	Karin Zätterqvist
100 kr	122	Mikael o N Ackelid	100 kr	174	Lars-Åke Johansson	100 kr	323	Beda Danielsson
100 kr	119	Peder Karlsson	100 kr	332	Britt Berglund	100 kr	165	Tomas Lundberg
100 kr	283	Rolf Henriksson	100 kr	328	Håkan Alsterlind	100 kr	267	Stig o Marie Fernberg
Bellman lott	132	H-G Pettersson	Bellman lott	371	Ynave Sundbera	Bellman lott	115	Åsa Bäckström
Bellman lott	322	Rolf Pettersson	Bellman lott	361	Bernt Eriksson	Bellman lott	090	Lars Wallmark

KLUBBMÄRKET

Ett nytt klubbmärke/logotyp för ÄFK kanske vore något? Vi skulle vilja ha in förslag på hur ett nytt märke skulle kunna se ut, kanske mer iögonfallande och roligare. Vingarna bör dock finnas kvar på något sätt. Förslag skickas/lämnas till Håkan Danielsson eller någon annan i Supporterföreningens styrelsen.

BINGOLOTTO

....är det något för oss? Det finns en god inkomstkälla i denna lottförsäljning, om det finns försäljningsmöjligheter. Vi efterlyser någon som är villig att ta på sig att dra igång Bingolottoförsäljning. Hör av Dig till Håkan Danielsson

KORVFÖRSÄLJNING

Blir det under sjöslaget som Bo Nyström håller i. Han avser även hålla lådan varm på Heden när vi flyger. Han behöver säkert ett hantag av några medlemmar, hör av er till honom.

FJÄLLFLYGNING I PIRTTI

Det känns lite märkligt att sitta på midsommardagen kl 22 30 på Heden och skriva om påsklägret i Pirttivuopio -95, mitt bland mygg och knott. Jag och Stig Hellquist hade åkt till Pirtti denna gång med DG:n. Någon vecka före lägret hade Stig och jag hämtat hem kärran från Tyskland efter reparation av gelcoaten. Vi åkte från Svenljunga en torsdag eftermiddag och åkte 250 mil fram och tillbaka. Vi var hemma i Svenljunga lördag kväll och då hade vi hunnit vara till Vasserkuppe där vi övernattade. Åter till Pirtti dit vi kom på fredag kväll veckan före påskveckan när lägret startade. Lägret började med fint turistväder jag och Stig beslutade att vi skulle bogsera till Kebnekaise och glida runt i det fina vädret. Efter en lång bogsering till ca 1700 m kopplade vi över Tarfala-glasiären. Nu visade det sig att det fanns någonting att att flyga på, sannolikt var det svag våg, vi landade först efter ca två timmar. Jag tror att det är få platser som är lika vackra som Vistasvagge och området runt Kebne när det är "turistväder" med sol på gnistrande vit snö. Under lägret flög vi drygt 22 timmar med DG:n och hade då fått flyga våg upp till 5 700 m som högst och ytterligare två "resor" över 5 000 m.

Jag hoppas att vi har möjlighet att åka till Pirtti även nästa år för dom två senaste lägren som jag har varit där har bara gett mersmak.

Bo Nyström