

Dratampen

Argång15, Nummer 1

November 1997

Försiktig "nystart" med ÄFK huvudorgan - Dratampen

Under lång tid har ÄFK huvudorgan Dratampen inte givits ut med någon större regularitet vilket dels har berott på bristande intresse att lämna in underlag samt förutvarande redaktörens tidsbrist. Nu utges Dratampen med de fastställda utskick som skall göras 24 nov under 1997 samt 20 jan., 24 mars, 19 maj, 23 juni, 21 juli, 25 augusti, 29 sept. och 24 nov. Dratampen kommer alltså ut i åtta nummer under 1998. Lite tunnare men oftare!!!

Ake C

Ny redaktör för Dratampen

Flygsäkerhet

Under den gångna säsongen har vi inte haft några haverier och endast några få tillbud vilket är mycket lovande men inte får leda till att vi slår oss till ro med flygsäkerhetsarbetet. I vår närmaste omgivning har vi dessvärre sett prov på motsatsen. Jag tänker då i första hand på det mycket tråkiga haveriet med dödlig utgång då en nyutbildad pilot med liten flygerfarenhet kolliderade med marken strax utanför Piteå. Han var enligt de uppgifter jag fått en mycket entusiastisk pilot som inte tillräckligt klart insett vilka svårigheter

flygning kan innebära. Han hade som passagerare samma dag flugit till Bromma för att hämta ett flygplan, en Piper Pa-38 Tomahawk, som han hade för avsikt att köpa. På vägen hem mellanlandade han i Sundsvall och fortsatte därifrån till Skellefteå. Vädret var emellertid så dåligt att han tvingades vända om och landa i Umeå. Efter att ha tankat och inhämtat väderinformation fortsatte han till Skellefteå där flygplanet, vår C 182, som han hade åkt ned till Bromma med, nu stod och inväntade. Efter att ha landat i Skellefteå ville han fortsätta hem till Karungi. Efter att ha blivit övertalad om det omöjliga i detta väntade han på att vädret skulle förbättras ytterligare. Han fick erbjudande att som passagerare följa med den planerade IFR-flygning med 182-an som gjorts men ville till varje pris få med sitt flygplan, vilket mänskligt sett är lätt att förstå. Vädret blev sakta bättre söderifrån och så småningom startade båda flygplanen mot Kallax med ömsesidig radiokontakt. Möjligheten att vända tillbaka till Skellefteå var god då vädret i Skellefteå nu var CAVOK Strax norr om Haraholmen blev vädret sämre med lägre moln.. I ett troligt försök att komma under dessa moln och att få visuella referenser svängde Pa-38-an in mot land och kolliderade med den stigande terrängen.

Att inte veta leder förr eller senare till en situation då man inte visste!

Att veta att man inte vet leder till ett behov av nya kunskaper!

Att inte låta sig bli påverkad av yttre förhållanden kräver en otrolig personlig integritet som jag tror få personer besitter. Vid kommersiell flygning finns en drifthandbok som i minsta detalj reglerar allt från pilotens vila, flygplanets minimiutrustning till krav på väder. Som privatflygare har vi endast BCL och vårt eget, lättpåverkade, omdöme till hjälp.

Flygning är ingen verksamhet där skicklighet har varit lika med att underskrida sina behövliga marginaler. Skickliga piloter är de som har förmåga att utifrån sin egen kunskap (vad jag vet och vad jag vet att jag inte vet) använda erforderliga marginaler i alla sammanhang.

Ake C

I DET HÄR NUMRET

- 1 Nystart av Dratampen "mindre men oftare"
- 1 Flygsäkerhet. Att veta att jag inte vet!
- 2 DM Norra
- 2 Gasa och Bromsa
- 3 Verksamhet - Ekonomi
- 4-5 Nordkalottflygning med motorseglare
- 6 Svarta boken - vinterflygning

DM-Norra

För er som inte läst Ebbas artikel i Segelflygsport 3/97 ges här en subjektiv beskrivning av tävlingen.

Det var nu det andra försöket att visa att det visst går att tävla i segelflyg i Norrland. Och visst var det nära att även det andra försöket hade blivit misslyckat, men..

Det började med ett mycket litet intresse att delta vilket kan bero på de långa resvägarna. För inte kan det väl bero på rädsla för piloterna i ÄFK? Så småningom fick vi i alla fall ihop två klasser 15-meter och klubbklass med sammanlagt 10 deltagare. Av dessa var sju piloter från ÄFK. Tony Nilsson från Sundsvall SFK försökte knäcka oss andar med att segelflyga från Sundsvall till Högheden, en sträcka på drygt 400 km. Imponerande Tony, och kanske ett nytt sätt att förflytta sig till tävlingar. Aldrig annars har man ju det så välordnat med hämtlag som när man skall förflytta sig till en tävling. Det är kanske på detta viset vi skall få våra 50-mila diamanter?

Efter mycket stön och vädjande till vädergudarna fick vi två fina tävlingsdagar. Efter första dagens sekundstrider var tävlingen verkligen öppen. Andra tävlingsdagen avgjorde Bo Vikström och Jari Niskanen med fina flygningar. Matti Pigg gjorde en rejäl upphämtning och gick från en tredjeplats till en säker andraplats. Då flög han endast på en okompenserad Bohli-variometer.

De synpunkter som framförts om att terrängen runt Högheden är olämplig för segelflygtävlingar kom ordentligt på skam. Visserligen blev det inga FAI-trianglar men möjligheterna att flyga i både Piteå- och Lule-älvdalar gav goda möjligheter till säkra banor och variation på väderförutsättningarna. Inte en enda utelandning genomfördes och naturligtvis inget haveri! Vi får hoppas att detta bjuder till ökat intresse!

Segelflygningens höjdpunkt är enligt många "tyckare" känslan att efter att ha nått finalhöjd gå rakt ut och påbörja finalglidningen efter en lång sträckflygning.

Resultat**15-meter**

1. Bo Vikström	ASW-20	2000 p
2. Matti Pigg	PIK-20D	1529 p
3. Tony Nilsson	Gf-304B	1447 p
4. Åke Carlsson	LS-III	1424 p

Klubb

1. Jari Niskanen	Pegase 101A	2000 p
2. Bo Nyström	Pilatus B IV	1443 p
3. Hans Björkman	DG-500T	1207 p
4. Peter Zätterqvist	Phoebus C	1138 p
5. Tomas Olofsson	Astir Jeans	1018 p
6. Lars Asplund	Jantar Std	0 p*

Lasse missade en kabel mellan sin GPS och barografen och blev således utan poäng.

"Gasa och bromsa"

Uttrycket "Gasa och bromsa" har myntats av några personer i ÄFK styrelse i samband med arbetet att gå igenom klubbens verksamhet och ekonomi. Vad betyder då "gasa och bromsa"? Jo det betyder helt enkelt att:

- Vi måste stimulera verksamheten
- Vi måste betala vad det kostar

Om vi inte klarar detta måste vi anpassa kostymen till en verklig efterfrågan.

Verksamheten

Under de senaste åren har ÄFK varit mycket aktiv när det gäller att rekrytera och utbilda nya piloter. Vår "medlemsstyrka" ligger nu på ca 100 medlemmar varav ca 80 är aktiva flygare. Men, vi har inte varit lika duktiga på att uppmuntra våra aktiva flygare så att de flyger mycket. Detta har visat sig, inte minst, under den gångna säsongen som vädermässigt måste anses ha varit mycket bra och vad avser längd och tillgång på flygplan den bästa någonsin men ändå inte inneburit en volymökning av flygverksamheten. Snarare har vi kunnat notera en minskning av flygverksamheten. Alltför få flyger mycket och alltför många flyger för lite. Janne Larsson är den ÄFK-pilot som flugit mest med nästan 85 tim sammanlagt på segel- och motor-segelflygplan tätt följd av Bo Nyström med drygt 70 tim.

Gasa och bromsa forts..

Men statistiken visar att den stora massan, dvs mer än hälften av de flygande medlemmarna flugit mindre än tio timmar. Att flygplan står på marken när det är "kanonväder" (vilket har förekommit mer än en gång) kan betyda att vår flygplanpark kanske är för stor. Och var var Du under sommaren?

För att stimulera vår verksamhet ska vi försöka att mer aktivt skapa och fånga intresset hos våra flygande medlemmar att flyga och vidareutbilda sig. Som ett led i att uppnå detta har nedanstående idéer vuxit fram:

- Temakvällar under försäsongen i samband med medlemsmöten
- Klubbträningar för alla oavsett utbildningsnivå
- Målinriktad utbildning
- Propaganda för flygläger (Piirti och Hemavan)
- Utlandsflygningar med motor och motorseglare
- Mer termikflygning
- Fler sträckflygare och sträckkilometer
- MASSOR AV 50-MILAFLYGNINGAR OCH MINST EN 100-MILAFLYGNING

Finns det fler idéer?

Ekonomi

Hur är det ställt med vår ekonomi? För att göra en enkel bakgrundsbeskrivning förhåll det sig väl så att när vi precis hade "förköpt" oss på flygplan (DG-500) så spädde vi på det hela med att "förbygga" oss på en hangar. Dessa utgifter tog klubbens alla sparade likvida medel (och lite till) i anspråk. Detta har resulterat i att vi alltsedan 1995 kämpat i motvind. För att vända detta har kassören med hjälp av övriga styrelsen under hösten tagit fram ett historiskt underlag som visar klubbens kassaflöde under de senaste fem åren. Poängen med detta är att en gång för alla få svart på vitt, vart tar pengarna vägen. Dessutom kommer detta underlag att ligga till grund för prissättning för de närmaste åren. Underlaget täcker ungefär en motors livslängd på respektive motorflygplan samt de underhållskostnader som tillkommer.

Vad visade då dessa siffror?

Sammanfattningsvis så är våra paket för billiga och Vivatens tachopris alldeles för lågt. Att vi ändå gått runt beror på att vi haft sidoinkomster som Bingolotto, företagsarrangemang och demostarter.

Vad händer nu?

Jo, styrelsen kommer att ta fram ett prisförslag så att varje gren skall bära sina egna kostnader utan subvention.

Det överskott som förhoppningsvis nu kommer att uppstå genom sidoinkomster kan man använda till att snabbare amortera lånen, köpa nya instrument till flygplanen, mm.

Ett preliminärt förslag till nya flygpriser ser ut så här:

Prissättningen på motor baseras på 250 tachotimmar (GYT) Fullpriset och paketpriset kommer enligt förslaget bibehållas men paketpriset ger inte lika stor rabatt som tidigare.

MOTOR Paket 1500:-	Fullpris tacho
SE-GYI 680:-	750:-
SE-EOH 525:-	725:-

Prissättningen på motorseglaren baseras på 300 tachotimmar. Hör måste tachotimpriset höjas rejält för att täcka de kostnader som finns. Möjlighet att lösa ett paket på motorseglaren diskuteras.

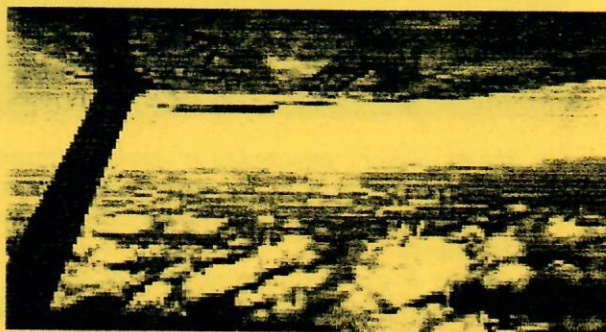
M-SEGEL Paket 1500:-	Fullpris tacho	Lånerabattpris
225:-	325:-	250:-

En prishöjning på stort segelflygpaket kommer att föreslås samtidigt som ett litet paket införs. Priset för DG-500 kan eventuellt sänkas till 220:- Priset för bogsering föreslås oförändrat.

SEGEL	Stort paket*)	Litet paket (1000:-)	Fullpris
SE-UMA	-	220:-	220:-
SE-TRB	-	180:-	180:-
SE-UII	-	180:-	180:-
SE-TSZ	-	-	100:-
SE-TLS	-	-	100:-

*) Stort paket 3000:-

Prishöjningarna kanske ni tycker är stora men styrelsens mål är att säkerställa klubbens likviditet under året och man kan faktiskt tänka sig någon form av "återbäring" vid årets slut om vi flugit mer än prognostiserat. Det ekonomiska material som vi tagit fram såväl historiskt samt vår kalkyl på framtida flygpriser och paket kommer att skickas ut till respektive medlem när det är klart. Möjligheter att diskutera och eventuellt komplettera förslaget kommer att ges vid allmänt medlemsmöte någon gång under januari eller februari 1998.



Med motorseglaren SE-UCI i Nordnorge 1996 av Kenneth Hagesten

Efter erövrat S-cert i slutet av juni, kastade jag mig ganska omgående över uppgiften att flyga in mig på motorseglaren, eftersom jag kände att motorflyg kanske var något som passade en äldre man rätt bra.

Under tiden förberedde jag också en Nordkalottresa med motorseglaren, som så att säga skulle "krona" certet.

Med den trots allt rätt grunda utbildningen i transnationell flygning man erhåller under segelflygutbildningen, tog de teoretiska förberedelserna avsevärd tid.

En förutsättning för att jag nu direkt skulle "våga språnget" var att Åke Carlsson följde med som "fripassagerare" och mentor.

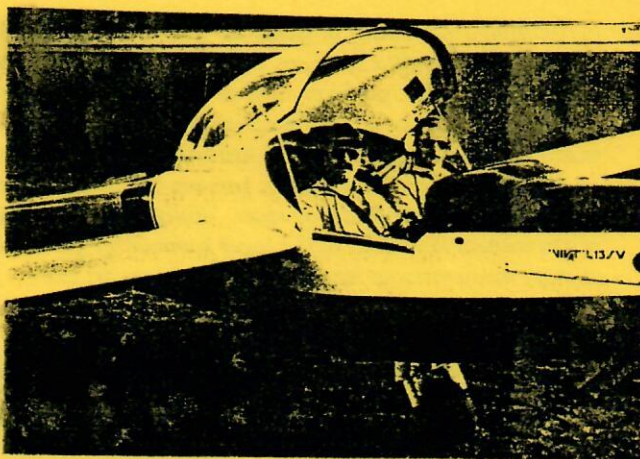
Tillsammans med honom "torrflög" jag igenom resan under et par kvällar, samt samlade ihop "som jag trodde" erforderligt underlag för flygningen såsom kartor, frekvenser, mm.

Nåväl, dagen D närmade sig. Mitt cert anlände från luftfartsverket och stolt kunde jag kvittera ut det på posten. Nu var jag beredd att svinga mina vingar ut över världen.

Resan

Dag 1 22 juni

Klockan var 0800 lokal tid. Vädret var strålande och vi satt i UCI med öppen huv och lät Ingemar Bertilsson fotografera oss. Han råkade väldigt passande komma förbi just i detta historiska ögonblick.



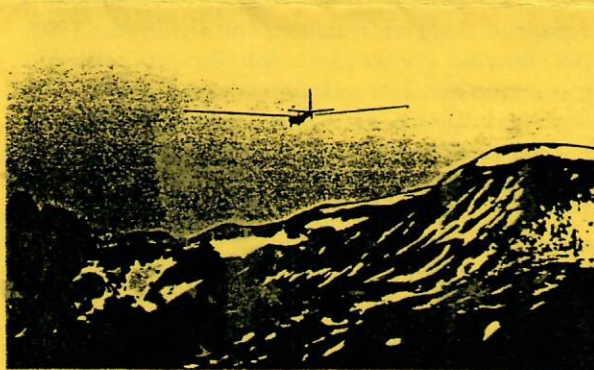
Huven stängdes, genomgång av checklista, taxning och därefter drog, med ett väldigt rytande, alla dom 60 hästarna upp oss över Piteälven för en färd mot det okända.

Efter en dryg timmes flygning kunde de svenska fjällarna skönjas om babord. Efter totalt knappt två timmar genomfördes landning i Kiruna för tankning, lunch och besök i tornet för briefing.

Under tiden landade Sune Lestander och Thomas Sjögren med BF (Cessna 150). De hade fått nys om vår resa och hängde på oss. Hädanefter flög vi ruten tillsammans, dock mestadels oberoende av varandra uppe i luften.

Efter besöket i Kiruna var det dags att fortsätta mot Alta i Norge, över finskt territorium norr om Karesuando. Vi passerade Kautokeino flygplats, vilket konstaterades vara ett mediokert grusfält. Inflygning och landning på Alta flygplats gick utan problem. Vädret hade också varit oss nådigt hela sträckan. I Alta ville representanten för det norska luftfartsverket debitera mig för landningsavgift. Jag förklarade tålmodigt för honom att det var frågan om ett segelflygplan och att dylika var befriade från landningsavgift. – "Men dere har ju motor" vidhöll han. – "Ja men jag är befälhavare och har endast segelflygcertifikat" kontrade jag. Det slutade med att han ville se mitt certifikat, varför jag dängde upp mitt fem dagar gamla cert. Han vände och vred misstroget på detta, men gav sig till slut och det blev ingen avgift. På de andra norska flygplatserna gick det smidigt emedan Sune som landade före oss klarade ut för myndigheterna att – "det är ingen idé att försöka ta betalt av det andra flygplanet, befälhavaren i det vägrar betala och är mycket bestämd på den punkten".

Efter tankning och fika var det dags att ta språnget via Ishavsfiordarna (eller delar av Atlanten) till Tromsö.



Det var en fantastisk flygning längs och över fjordar och invid stupande fjäll. Några möjliga nödlandningsområden på land fanns knappast. I fall av motorstopp var det Atlantens böljor som gällde. Vi hade dock flytvästar som Åke påpassligt hade "lånat" från Sunes förråd. Sune nämnde också i Tromsö att han inte hade några flytvästar, varför de flög utan sådana. (vissa tar visst vilka risker som helst)

Efter halva sträckan försämrades vädret med enstaka låga moln som tvingade mig att flyga på 200 meters höjd över en 20 km bred fjord. Gissa om jag kontrollerade cylindertempen. Åke sa att man måste utgå från att motorn fungerar, vilket den också gjorde (men inte så många timmar till, eftersom den helt tappade orken ganska snart efter

hemkomsten till Älvsbyn) Den blev stående i fem veckor i väntan på reparation. Snart slingrade sig UCI in via fjordarna till Tromsö, där vi landade efter ett visst "debacle" pga ej medfört VFR-chart och en närgången DC-9 som gjorde en 360 graders sväng efter molnengenomgång i närheten av oss.

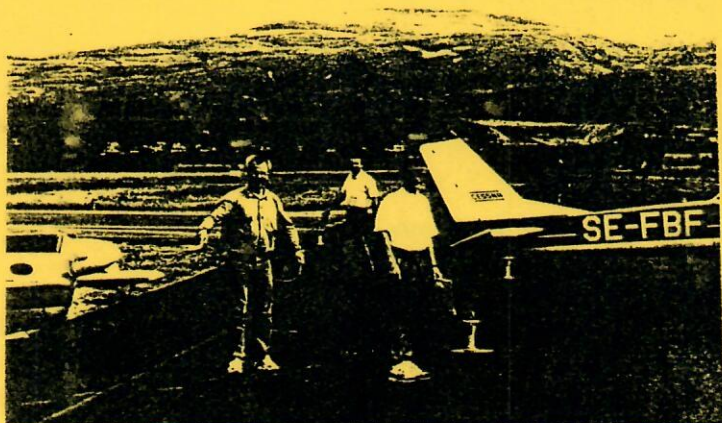


Efter landning hänvisades vi av tornet till att taxa in på en dold skogsficka på motsatt sida av banan. Därifrån skulle en bil hämta oss inom tio minuter. Nu var det klippt! Jag var övertygad om att vi skulle hämtas in för förhör, och jag såg i andanom mitt nya cert flyga all världens väg. Bilen kom och "arrestanterna" satte sig i och lät sig skjutas till flygstationen. Till min lättnad väntade inget förhör. Det var bara fråga om service för att vi inte skulle gå över banan.

Efter detta vidtog taxitransport in till Tromsö, där vi tog in på Rica Ishavshotell. (det dyraste i Tromsö – de andra var fullbelagda) Därefter intogs en fantastisk fiskmiddag på restaurangen "Det store fiskcompaniet".

Dag 2 23 juni

Nu fortsatte flygningen från Tromsö via dramatiska fjordar och tidvis i lätt duggregn och sämre sikt till Evenes, där vi landade och åt lunch. Under vistelsen där startade ett enormt ryskt transportflygplan av typen IL-76 med en last av ett stort antal ton lax till Japan. Hela marken vibrerade då flygplanet drog på och sakta sakta accelererade och mot vår förmodan hävde sig majestätiskt upp i luften. Det var en imponerande syn.



Efter Evenes skildes våra vägar med BF efter att Sune överraskande fått tillbaka sina flytvästar. (de skulle fortsätta över ändå mer vatten i de svenska fjällerna) BF flög via en särskild fjällrutt direkt till Luleå medan jag fortsatte över Narvik – Riksgränsen till Kiruna för tankning och sedan i dåligt väder, men enligt planeringsminima, till Högheden där vi landade tidigt på kvällen. Under kvällen följde sedvanligt eftersnack i bastun där jag hade stora problem med att övertyga vissa tvivlare om att vi inte bara hade åkt över till Heden. Ett tankkvitto från Tromsö blev min räddning. Något kvitto på landningsavgifter kunde jag ju inte visa upp.

Red kommentar: Kenneth utbildade sig vidare i vår och är numera klar med sitt A-cert på motorflygplan. Han har i dag hunnit logga mer än 250 tim. Han pratar redan om att göra om nordkalottresan. Denna gång förhoppningsvis utan i förväg framställda "fusklappar" med alla radiomeddelanden. Frågan är bara hur han skall klara sig ifrån att betala landningsavgifterna?

Positiva intryck efter Segelflygets verksamhetskontroll

Segelflygets flygsäkerhetsmän genomför numera så kallade verksamhetskontroller ute på landets segelflygklubbar. Syftet med dessa verksamhetskontroller är att säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande föreskrifter och i övrigt på acceptabelt sätt med avseende på flygsäkerheten, att uppfånga och sprida tips om bra sätt att bedriva verksamheten på, att centralt få ökad kunskap från verkligheten för att kunna anpassa föreskrifter och övriga åtgärder till verkligheten samt att få en ökad kontakt mellan Segelflygförbundet KSAK och klubbarna.

Vi fick i sommar besök av Sakka och Torulf och intrycken var mycket goda. Man var mycket imponerad av vår anläggning och ord som "Sveriges finaste segelflyganläggning" uttalades. Fina lokaler, fina flygplan, god ordning och ett världsunikt flygledartorn som man fortfarande funderar över funktionaliteten på. – "Men det fungerar visst" hörde jag Sakka säga. Det är roligt att höra sådana positiva omdömen om vår flygklubb. Red.

Utbildning 90 och klubbkonferenserna med "Sluta störta" verkar ha gett resultat

En klar men ändå inte statistiskt säkerställd statistik antyder att vi är på rätt väg när det gäller att få ned tillbud och haverier med segelflygplan. Ett nytt material "Sluta störta II" håller på att

färdigställas och meningen är att nya klubbkonferenser skall hållas. Vi får se om Torleif dyker upp igen?



Erfarenhetsliggare "Svarta boken" eller kanske vita boken

Klubbarna fick i våras en "svart bok" sig tillsänd. Den borde kanske ha varit vit om man ser till syftet. I boken som skall medföras vid all segelflygning skall segelflygledaren notera alla händelser som är viktiga att föra med sig till nästa flygning. Systemet skall ses som en förenkling och kombination av flygvapnets driftstörningsanmälan (DA) och anmärkningar som görs på de gula sidorna i motorflygplanens resedagböcker.

Skillnaden är att vi har betydligt större möjligheter att få detta system att verka i betydligt vidare sammanhang om vi inser syftet med boken.

A-skolning på motorseglare

De nya EU-reglerna, JAR-145 och allt annat håller nu på att vända upp och ned på en mängd regler. I vissa sammanhang kan det bli förbättringar och i andra sammanhang....

På nåt sätt verkar det som om UL kommer att få ytterligare lättnader. Inte för att det inte behövs finnas regler men kanske för att man där ser verksamheten som "så lätt som möjligt" och att "smällen blir mindre".

Motorsegelflygplan delas upp i två kategorier, dels Touring Glider och Selflaunching Glider. Det här innebär att Windex 1200 som har fast monterad motor hamnar i klassen Touring Glider medan en Stemme S-10, som man flugit över Atlanten med, hamnar i klassen Selflaunching Glider. Det är kanske inte vad man tänkt sig. Touring Gliders skall också få användas för att skola A-cert på. Det här kan ställa en del ansvarsfrågor på sin spets. Underhållet kommer att ligga under Segelflyget medan den operativa delen sannolikt kommer att ligga under Luftfartsinspektionen som är tillståndsgivande myndigheten.

Giltighetstiden på certifikatet, fem år för de yngsta piloterna kommer också, enligt ryktet, att återgå till tvåårsperioder.

Vinterflygning

Visst kan man flyga på vintern, kan SAS och Transwede så kan väl vi!? Men det är en del att tänka på!

Is och frost på vingar och kropp!

Var noga med att få bort snö, is och frost från vingar och kropp. Kall snö borstas bort. Is och frost tas bort med värme eller avisningsvätska. Varmt vatten blandat med lite glykol kan användas.

Dränering – alltid lika viktigt!

Dränera vingtankar och samlingstank på vanligt sätt. På vintern kan vatten i bensinen vara allvarligare än på sommaren och helt sätta igen en bränsleledning.

Uppvärmning av motor och kabin!

Motorn måste värmas ordentligt. Är temperaturen under - 10 grader bör motorvärmaren vara på sedan dagen innan. Kabinen måste också värmas upp inte bara för att Du skall få en behaglig temperatur. Kabinen skall värmas upp i första hand för att gyroinstrumenten inte skall tvingas till kallstart.

Start av motor!

Start av kall motor sker enligt flyghandboken lämpligast så att Du snapsar 4 slag, därefter rundtar Du motorn sex till åtta slag, snapsar ytterligare två till tre slag, slår till batteri (endast batterihalvan av masterknappen) och startar motorn.

Kör inte slut på vare sig batteri eller startmotor! Om Du misslyckats med att starta och dragit ur batteriet måste Du se till att det laddas upp innan Du överger flygplanet. Batteriet får absolut inte urladdat lämnas i kyla. Det fryser sönder!!

Varmkörning!

Varmkör på låga varv tills Du får upp temperaturen innan Du ökar varvet.

Isbildning!

Kall och torr luft är inga bekymmer att flyga i. Var ändå noga med att hålla kontroll på eventuell isbildning i förgasare och på vingtytor. Ta med varma kläder ifall Du skulle hamna i en tråkig situation.

Vår Cessna står på platta 10 på kallax och väntar på att komma upp i luften.

Happy Flying

DRATAMPEN

Ansvarig utgivare Åke Carlsson
Bidrag kan sändas till Kvistvägen 24 961 44 Boden
gärna i digital form. Fax 0921-65757