

Drattampen

April 1998

Årgång 16, nummer 29

Tack Gunnar!

Vår ordförande Gunnar Ekberg har vid årsmötet överlämnat ordförande-klubban till David Legge. Gunnar gick omkring på fältet och lyssnade till allt prat om ny hangar, större klubbstuga och förbättrad fältyta. En dag talade han om att han förhandlat fram ett projekt som skulle ge oss allt vi pratat så länge om!

Ingen av oss vet hur många resor Gunnar gjorde till Älvsbyn och hur många timmar han lade ned för att det hela skulle gå i hamn.

Ingen vet heller vilka garantier Gunnar själv gav till alla långivare för att finansieringen skulle lösas.

Få vet dessutom hur många gånger Gunnar fått ställa upp som bogserförare när det inte funnits någon annan.

Tack för allt

Säsongen börjar!



Pilot är det bästa yrket!
(Uppsats av ung pojke)

När jag blir stor vill jag bli flygare, eftersom det är ett roligt och lätt jobb. En flygare behöver inte gå i skolan så mycket. Han behöver bara lära sig att känna igen siffror så att han kan läsa instrument.

En flygare måste också kunna läsa kartor, så att han hittar fram, ifall han är vilse.

En flygare måste vara modig. Om en vinge eller en motor ramlar bort

måste han hålla sig lugn för att veta vad han skall göra.

Flygaren måste också ha bra ögon så att han kan se igenom molnen. Han får inte vara rädd för blixtar och åska, fast han måste vara närmare dem än vi andra.

Om flygaren blir hungrig kommer det flygvärdinnor och ger honom mat.

Flygarna tjänar mer pengar än de hinner göra av med. Det beror på att de flesta människor tror

att flygning är farligt. Bara flygarna vet hur lätt det är. Den enda nackdelen är att flickor tycker om flygare och vill gifta sig med dem. för att de inte skall störa flygningen måste flygaren jaga bort flickorna.

Jag hoppas att jag inte blir flygsjuk för då kan jag inte bli flygare och måste ta ett arbete.

Vad skall Du åstadkomma under 1998?

Just nu är det dags att sätta upp målen för den stundande flygsäsongen. Vad skall den innebära för dig? Vilka prestationer skall Du göra i år?

Skall Du satsa på någon utlandsresa med motor- eller motorsegelflygplan? Glöm då inte att besöka Forsman i Uleåborg! Möjligheterna är goda! Boka i tid och förbered dig för en otrolig upplevelse. Vem blir först med att upprepa Kenneths flygning

runt Nordkalotten?
Har Du tänkt att flyga brand i sommar? Eller följa med som spanare? Då skall Du vara med på utbildningen för brandflygare som arrangeras Söndag 19 april kl 1500 på Högheden. Utbildningen omfattar massor som Du har nytta av och är "obligatorisk" för brandflygare och spanare!

Ett antal aktiviteter är planerade. Vi skall genomföra temadagar om

sträckflygning och tävlingsflygning. genomföra utbildning i radiokommunikation. Beroende på intresse genomförs en IMC-kurs och en kurs i AVANCE.

Låt oss visa att vi inte har för stor kostym utan låt sommaren bli en utmaning att fylla upp kostymen!

Robert Lind, Robert Lind i Kramfors

Alla som lyssnat på Lindeman med Hasse och Tage förstår att det är något speciellt med Kramfors. Även jag förstår nu att det är något i Kramfors som har dragningskraft. För Malte Lindeman var det Robert Linds järnhandel och postorderfirma. För min del hittade jag inte järnhandeln. Kanske var jag för sent ute.

Efter att ha nått mitt första mål för säsongen, DM-seger på hemmaplan, var det hög tid att ta sig an nästa mål. Flyga 50-mil. Det fanns en stående inbjudan från Tony Nilsson att hälsa på hos dem i Stöde utanför Sundsvall. Men Tony som flög upp till vårt DM visade att den sträckan bara var 42,5 mil. Helgen 19 - 20 juli sammanträffade övriga familjemedlemmarnas hemresa per bil från Roslagen med Ebba och Tomas planer på att åka med UGH till Vängsö. Upplagt för ett försök på det vi pratat om i många år men aldrig gjort. Flyga söderut så långt det går. Broderns 40-årskalas på lördagen lämnade söndagen som dagen det skulle ske.

Ingen större analys av vädret ingick i förberedelserna. Sommaren efter DM-veckan har dock ställt upp med flygbart väder i stort sett varje dag.

Upp på morgonen och konstaterar att grundvillkor ett är uppfyllt. Solen skiner. Om solen skiner blir det nästan alltid någon form av termik. Ut

till fältet, tanka UGH och stuva in packningen. Det kunde bli fråga om övernattning. Mitt deklarerade mål var Stöde med en brytpunkt 4 mil söder Stöde för att räkna in 50 mil. Ett ännu ej förkastat alternativ var Vängsö.

Klar för start 10.30.

Nu började en enda lång varm väntan på att termiken skulle komma igång. De starter som gjordes var av karaktären glidflygning. Jag satte senaste starttid till 13 för att ha chans på 50 mil. När klockan närmade sig 12 konstaterade jag att RB flugit mer än en halv timme. Vid kontroll visade det sig att termiken bar till 6-700 m. Vängsö förkastat och Stöde verkade långt bort. Lite mat för att klara dagen och start prick kl 13.

Bogsering till startlinjen på 1 000 m. Urkoppling kl 13.07 med kurs mot Stöde. Lugn glidning första milen men då jag före start hade sett Bo Nyström kurva termik med UMA visste jag att rycken skulle komma. Frågan var bara när.

På 400 m kom de första tecknet på stigande luft. För dåligt för mig, eller om det var tvärtom. Efter två ratade blåsor satt jag i drömläget med fulltankat flygplan på 250 m några minuter efter start utan riktigt stig. Grundvillkoret med en fin åker under mig var dock uppfyllt. Den ofrånkomliga dumpningen av vattenbarlasten följdes som alltid av kännbart

stig. Det måste finnas ett samband mellan frigjort vatten och termik. Strax över 200 m vände höjdmätaren åt rätt håll. Inte fort men uppåt gick det. Väl uppe på 600 m återvände tron på att komma vidare. Bosse N frågade om jag fått kontakt med de cumulus som uppenbarade sig i söder. Jag replikerade att det är säkert 10 mil kvar. Jag rapporterade min avsikt att fortsätta söderut. Tomas och Ebba kunde börja färden med bil och vagn. En föga angenäm uppgift i värmen.

Sakta men säkert åkte UGH och jag i riktning mot de hägrande cumulusen. Termiken var tillförlitlig med 1,5 m/s mellan 400 och 800 m. Då jag passerade Byske älv ändrades förhållandena till det bättre och jag kunde flyga mellan 600 och 1200 m.

Medelfarten var bara 65 km/t och hoppet om 50 mil blev svagare. Mitt hopp stod till det smala band av cumulus som nu började vara inom räckhåll. Jag fick låna kontrollerad luft av Skellefteå för att komma i under molnen efter en lång glidning ner till 500 m.

Söder om Burträsk (16 mil från Högheden) fann jag äntligen skugga under ett trasigt Cu och kunde komma upp till behagliga 1 800 m och rader av Cu framför mig. Nu saknar jag vattnet som lämnades direkt efter start. Efter nästan 2,5 timmar i obarmhärtig solvärme kom nu en behaglig resa mellan

600 och 2 200 m förbi Umeå i riktning mot Ö-vik och Mellansel. Stighastigheterna var fortfarande bara 1,5 - 2 m/s och snittfarten beklämmande låg. Jag kanske skulle stanna i Mellansel? Där finns möjlighet till övernattning i rätt miljö. Nu började jag se andra segelflygplan igen. Pratade med Hans Genegård som var i full färd med att fullborda en 50-mila. Han berättade att Lars Asplund flugit 50 mil dagen innan. Skön revansch efter trasslet med GPS-loggningen under DM. Det har blivit fart på gubbarna i Övik. Vi får bjuda till om vi ska kunna matcha dem vid nästa DM i deras hemtrakter.

Passerar Mellansel efter kl 5 på 1 100 m och mina 50 mil är borta för den här gången. En dryg mil söder om deras fält når jag dagens högsta höjd 2 300 m efter att ha varit ner på 700 m. Besöket i Mellansel får bli en annan gång och jag fortsätter mot Stöde.

Nu såg de kvarvarande Cu mycket trötta ut. Jag påminner mig George Moffats grundregel, get high and stay high. Jag var högt och försökte snåla på höjden. Passerade Kramfors på 1 400 m med sikte på de sista synliga Cu. När jag passerat under tre Cu utan resultat insåg jag att de sista 8 milen till Stöde var för mycket även för UGH.

Ropade upp Kramfors och meddelade min avsikt att komma och landa. Efter positivt besked använde jag resterande höjd till att njuta av Höga Kusten i strålände

kvällssol med det senaste monumentet i form av Vedabron.

Landning på en till synes öde flygplats kl 18.40 efter ytterligare ett misslyckat 50-milaförsök. Trots misslyckandet var det en tripp att minnas. Det kommer fler chanser att flyga 50-mil. Jag klarade i alla fall Silver-C sträckan som ska vara minst 5 mil rakbana. Det blev 33 mil.

En dag som börjat med väntan avslutades på samma sätt. Flygplatsen stängdes efter en landande SAAB 340 kl 19. Vädret var behagligt, matsäcken tillräcklig och loggningen från flygningen kunde analyseras med hjälp av medhavd dator.

Anna, Oskar och Maria var först på plats. Efter ompackning fick även jag plats i bilen på väg norröver. Tomas och Ebba dök upp vid 9 tiden och UGH fick tillbringa natten i vagn på väg mot Vängsö.

Jag är helt övertygad om att UGH skulle föredragit att flyga hela vägen. Fullt möjligt med

Rykten om JAR-FCL mm, mm.

bättre väder och pilot.

/BoVi

Ett arbete har pågått under en tid som syftar till att "harmonisera" bestämmelserna inom EU. Det innebär bl.a att certifikaten skall gälla utan inskränkningar inom hela EU. Detta innebär konkret att samma examination skall göras med samma frågebank på

proven. I vissa fall (CPL = commercial pilot license) blir frågebanken på engelska med möjligen undantag för, gissa vad, jo Storbritannien eller United Kingdom (som man föredrar att kalla landet) därför att man där inte förstår den "pidgeonenglish" som används. För PPL (private pilot license) blir frågorna översatta. Efter att ha hört hur arbetet har bedrivits med "Granfather Rights" dvs vad som har varit skall förbli osv tror jag att förändringarna inte blir så stora.

Touring Motor Gliders är ett nytt begrepp och omfattar motorsegelflygplan som ej har infällbar motor. Dessa flygplan kommer att få användas som vanliga motorflygplan. Skolning till PPL (A-cert) skall få göras enbart på TMG. Det här ser jag som en god möjlighet att utveckla allmänflyget med lägre kostnader utan att behöva använda UL med tveksam säkerhet. Om *segelflyget* skall ansvara för den tekniska och operativa tillsynen är för närvarande oklart. Men visst innebär förändringen en god möjlighet att flyga mer och billigare.

Läkarundersökningarna kommer sannolikt att bli oftare men Du kommer inte att behöva förnya ditt certifikat utan läkaren bestyrker att undersökningen är gjord direkt i din flygdagbok.

Happy Flying!

Dratampens insändarsida!

I en flygklubb uppstår lätt en massa snack ute på fältet. Vi pratar inte bara om flygning utan vi uttrycker också önskemål om saker och ting. I bland klagar vi också på någon eller något. Vi tänkte därför starta denna insändarsida som kan användas för att framföra våra åsikter mer offentligt.

Gör så här: Skriv vad Du vill och skicka med det posten till Åke Carlsson Kvistvägen 24 961 44 Boden eller faxa på tel 921-65857. Förhoppningsvis kan vi på detta sätt åstadkomma en bra debatt och öka förståelsen för varandra.

**MER OCH BILLIGARE
FLYGNING!
FLYGAROLLE!**

Jag tycker att det
skall vara bättre
termik hela
sommaren och inget
regn.
Flygarbert!

Någon är släkt
med ingen så
Flygarbert och
Flygarper måste
hjälpa till som alla
andra.
Flygaremil.

Jag tycker att
någon annan skall
göra allt tråkigt jobb.
Själv vill jag bara
flyga!
Flygarper!

Jag tycker att
flygplanen inte
skall behöva dras ut
på morgonen eller
ställas in på kvällen.
Flygplanen är
felkonstruerade!
Flygarnils!