

dratampen

Luft och mark-organ



för Älvsby Flygklubb

Nummer 30 Maj 1998

Luftrum ES98

Under oktober 1998 införs Luftrum ES98. I stort sett innebär detta att allt luftrum över FL 95 blir kontrollerat s.k. YKL (Yt Kontrollerad Luft). I denna luft förutsätts B-RNAV (Basic RNAV) med en precision om 5 NM. Detta för att kunna förkorta flygvägar. Luleå TMA utökas i viss mån men vår förhoppning är att vi dels får behålla vårt R-område för IMC-flygning och även i framtiden kan blocka av TMA:et.

DRATAMPEN är det uttryck som infödda Älvsbybor använder när de menar bogserlina. Bogserlinan eller (dratampen) är den länk som förbinder två arter av flygande. Det motorlösa och det andra. **DRATAMPEN** är därför namnet på ÄFK officiella luft- och markorgan. Bidrag skickas till Åke Carlsson Kvistvägen 24 961 44 Boden Fax 0921-65857, som också är ansvarig utgivare för **DRATAMPEN**.

Säsongen har börjat!

Så plötsligt försvann snön och en riktig värmebölja var här. Segelflygsäsongen var igång. Lite senare, för att vara riktigt exakt, fredagen den 15 maj kl 24, slog löven ut och sommaren var här.

Så precis när vi hade fått fram bränsle till Heden och ordnat ett kodlås, som nu får hänga kvar, till stora grinden, hade gräsfältet på Högheden torkat upp så att det var dags att flytta över.

Nu är allt i ordning på Högheden. Flygplanen står där beredda att låta oss ta nya språng upp i

luften. Pawneen är avkonserverad och går bättre än någonsin. Cessnan har redan flugit mer än sjuttio timmar och står nu på Heden.

DG-n har fått nya elektriska variometrar. LS 3-an är som alltid i topptrim och flygs för fullt. PIK-en har fått sin elvariometer iordningsställd och fungerar bra. Astiren har fått en ny radio och har flugits en hel del redan. Bergfalken har fått vingarna grundöversedda och lackerade. På fältet har masten kommit upp och en vindmätare håller på

att monteras.

En hel del sly har gallrats bort på fältet. Den skall samlas ihop och säljas till värmeverket. (jobb)

Tre nya bogserförare har utbildats. Det är Kenneth Hagesten, Terje Rabben och Hans Björkman.

Nya elever har anmält sig till utbildning och det tyder på hygglig återväxt. Bergfalken kommer att få nytta av sina nymålade vingar. Sportlicenserna är utdelade så nu väntar bara årets stora prestationer. Vädret kommer - var så säker!/Red

Brandlyget och hjälpflyget i år!

Hjälpflyg - flygning av särskild art.

Redan på den gamle flyggeneralen Nils Söderbergs tid insåg man att den kunskap som allmänflyget utgjorde var en resurs som samhället kunde utnyttja och som skulle innebära att KSAK piloter skulle få möjligheter att flyga billigare.

Men flygning som inte var för ens höga nöjes skull utan var till nytta kunde inte få genomföras utan vidare av en privatflygare. I ett flygbolag finns en

egen tillsynsorganisation med flygchef, teknisk chef, chefspilot, mfl. Dessa är godkända av "luftis" och företaget har en Drifthandbok (DHB) som också är godkänd av "luftis". Drifthandboken reglerar det mesta om hur flygningen skall genomföras.

På samma sätt lyckades KSAK hitta en genväg och under förutsättning att klubbarna hade en motorflygchef och en hjälpflyghandbok som i viss mån motsvarar flygbolagens

DHB, kunde viss form av nyttig flygning få utföras mot full ersättning. Sådan flygning var skogsbrandbevakning, målgång för Försvarsmakten, viltspänning, mm. Så långt var allt gott och väl och goda inkomster från både brandflyg och målgång kunde subventionera klubbarnas verksamhet. ÄFK hade för några år sedan två MFI 9 som en sommar flög närmare 500 tim brandflyg. Dessutom flögs en hel del målgång med laserprisma för luftvärnet.

FFK-Frivilliga Flygkåren

Nils Söderberg nöjde sig inte med att ha åstadkommit möjligheter för klubbarna att flyga hjälpflyg eller "flygning av särskild art" som LFI benämner verksamheten. Han insåg också den stora nyttan av att alla dessa flygplan samt dess piloter skulle kunna ingå i en frivillig civilförsvarsorganisation. Behovet att kunna göra radiakindikering, spana och dirigera utrymningar, snabbt förflytta materiel och personer skulle på ett alldeles utmärkt sätt kunna lösas med klubbarnas flygplansflotta. Flygplanen inmönstrades och skulle vid mobilisering ingå i en länsorganisation under Civilbefälharna (Landshövdingarna). Tyvärr var det så att för att kunna ingå i FFK så måste den krigsplacering i det militära försvaret upphävas vilket innebar att man då kunde märka en viss förgubning. Många FFK-piloter deltog inte så flitigt i klubbarnas verksamhet utan uppehöll sina flygcertifikat med den flygning man fick vid FFK-övningarna som ibland bedömdes inte räcka till för att FFK-piloterna skulle ges tillräcklig förmåga. FFK började då själva gå ut och marknadsföra sin verksamhet som i stort var densamma som klubbarna utförde med sina hjälpflygtillstånd. FFK ombildades i detta skede och vem som helst kunde bli medlem i FFK mot en medlemsavgift på 50 Kr per år och kunde på detta sätt komma ifråga för "hjälpflygningar" i FFK regi. I första hand handlade det här om målgång för försvarsmakten. Under många år fungerade det här på ett utmärkt sätt och uppdragen togs emot av FFK i länet och fördelades på ett bra sätt mellan klubbarna.

Prislistor

Varje år förhandlade KSAK (motor) med FMV om en prislista för hjälpflyget, bl.a målgång för Försvaret och brandflyg. Priserna var ett sk självkostnadspris i förhållande till flygplanstyp. Priset enligt denna lista för en C 182 är

i år 1026 Kr. För några år sedan började FFK, som gjort ett bra jobb att marknadsföra "hjälpflyget", att göra ett pålägg på 20% på dessa listpriser. Av pålägget går 10% till centrala FFK, och 10% går till länsflygavdelningarna.

Den här fördyringen befarades påverka den totala mängden uppdrag som har minskat. En minskning har skett. Om denna minskning beror på bättre simulatorer eller om den ekonomiska smärtgränsen var nådd är svårt att säga något om.

Brandflyget

Brandflyget hade tidigare helt och hållet genomförts med KSAK-klubbarnas hjälpflygtillstånd. Men efter några turer gick FFK ut och erbjöd sig att samordna klubbarnas anbud för brandflyget med ett 20% påslag.

Tyvärr blev resultatet att klubbarna förlorade ett antal slingor till kommersiella operatörer.

FFK utvidgar till Foflyg

Sedan ett par år har FFK utvidgats från en civilförsvarsorganisation till att också bli en militär organisation med Försvarsområdesflyggrupper. Det här är en jättefin utveckling och kan ge klubbarnas flygplan ett bra tillskott att täcka de fasta kostnaderna.

Brandflyget i år

I år gick Lule-Boden, Piteå och Älvsby Flygklubb tillsammans med ett anbud baserat på KSAK hjälpflygtillstånd. Anbudet avsåg två brandflygslingor och var avsevärt lägre än det förhandlade listpriset. Resultatet blev att vi fick båda dessa slingor som har fördelats mellan klubbarna. Förhoppningsvis blir det en hel del flygning men marginalen är liten.

Framtiden

Det är viktigt att vår verksamhet som är samhällsnyttig kan användas på ett bra sätt och att detta också kan medverka till en kostnadstäckning.

FFK bedriver en bra verksamhet men får inte bli en "stat i staten".

Det sämsta som kan hända är om vi förlorar uppdragen till kommersiella bolag.

Det finns många orosmoln i framtiden. Det finns all anledning att de goda krafter som driver allmänflyget vidare riktas åt samma håll och inte förlorar sin kraft åt annat håll. /Red

Klubbmöte - Flyg mera!

Ett allmänt klubbmöte under temat "Flyg mera" genomfördes på Högskolan i Luleå.

Ulf (Korv-Uffe) Jonsson visade sina slimmiga oljeprodukter och lurade Dratampens redaktör att sniffa ammoniak. Han demonstrerade en intressant oljespruta som skall monteras på järnvägsrälsen och skall utlösa av de vibrationer som ett annalkande tåg åstadkommer. Problemet var bara träffsäkerheten. Någon frågade varför denna anordning inte monterades på tåget. Ulf svarade skrattande att SJ som kör tågen inte känner något ansvar för rälsens slitage utan detta ansvar ligger numera på Banverket. ??? Efter några redovisningar om saker och tings tillstånd i klubben startade ett grupparbete med temat "vad göra för att vi skall flyga mer"

Grupperna redovisade följande gemensamma uppfattningar:

- entusiasmera
- planera verksamheter
- fungerande instrument i flygplanen (variometrar)

Flygsäkerhetsmonteringskontroll

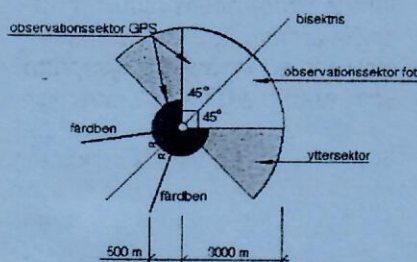
Monteringskontroll är inte bara kontroll av samtliga roder med mothåll och en snabb blick på vingbulten. Den omfattar hela kontrollen enligt flyghandboken. DG 500 har visserligen atomatkopplade roder men i vingroten sitter två sprintar som skall monteras med verktyg och låsas genom att en klack greppar in när monteringsdonet skruvas loss. Vid ett tillfälle var denna bult inte införd ordentligt och klacken hade inte låst!! Glöm inte heller att montera bort TEK-röret innan vagnen stängs!!

Riksegelflygtävlingen

Det har både blivit enklare och svårare med RST från och med i år. Enklare därför att man lättat upp bestämmelserna för verifiering och lite annat. Om man slarvar med brytpunktsfotot men det går att konstatera att man passerat godkännets fotot. I vissa fall ges poängavdrag.

Svårare därför att Bosse N under DM-et i fjol fick blodad tand och nu medför både kamera och barograf. Nu ökar konkurrensen.

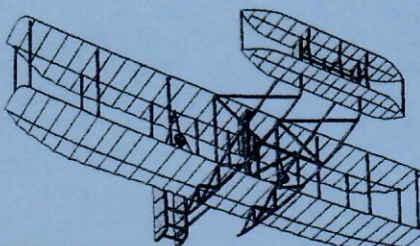
Bild fotosektor



Flyger vi för lite?

Frågan kan självklart besvaras med ja så länge det står flygplan på marken och i hangaren då vädret är flygbart. (Termik). Men allt tål en jämförelse. Under 1996 flög vi i ÄFK ettusenfemhundraen timmar och gjorde tvåtusentrehundrasjuttiofyra starter. Bara Stockholm Segelflygklubb och Eskilstuna Flygklubb flög mer. (2705/3769 resp 2588/3409). Siffrorna ser bra ut men på fjärde plats kom Göteborg med 1467/1798 och därefter kom Falbygdens Flygklubb med 1421/2549. Tristare ser det ut med 1997 år siffror då vi dessutom hade "kanonväder" hela sommaren.

Så visst flyger vi för lite eller utnyttjar våra fina flygplan dåligt. Bosse Nyström har redan gjort sin första höjdvinst på över 2000 meter och Hans Björkman har flugit sin första 100 km triangel. Nu gäller det att hänga med!!/Red



Styrelsebriefing

För att åstadkomma en bättre struktur i Dratampen och för att de olika avsnitten göra det hela mer tydligt varifrån informationen kommer har två nya särskilda delar införts. En del som kallas för *Styrelsebriefing* och en del som kallas *Information från Supporterföreningen*. Styrelsebriefingen som du nu läser innehåller information som styrelsen tror kan vara av intresse.

Medlemskap 98

Klubben har idag totalt 99 medlemmar, varav 73 är huvudmedlemmar, 6 är ungdomsmedlemmar, 12 är gästmedlemmar och 8 är stödmedlemmar (icke flygande). Av våra 91 flygande medlemmar är 68 segelflygare, 8 motorflygare och 15 flyger både segel och motor. I år har vi fått fyra nya medlemmar och styrelsen/klubben vill här passa på att hälsa dessa välkomna! Våra nya medlemmar är: Espen Erikstad, Björn Genborg, Ramin Toreihi och Martin Anvik. Glädjande nog så har styrelsen/klubben också nöjet att hälsa en fd medlem, Håkan Alsterlind, välkommen tillbaka.

Tjänstgörande lärare/instruktör

I år har ett system av tjänstgörande lärare/instruktörer införts. Poängen med detta är att ge alla som flyger möjlighet att utvecklas som segelflygare genom att man har bra tillgång till lärare/instruktör. I samband med denna nyordning så är det tänkt att samtidigt med lottnings av flygplan kl 09.00 så ska läraren/instruktören ska hålla en kort "Briefing" om väder, samt lämplig bana (andra utmaningar?) för de som har sträckstillstånd. Dessutom ska läraren/instruktören utse dagens flygledare. Tiden som blir kvar ska användas till grundskolning, inflygning på nya flygplanstyper, kontroll flygning, demoflygning mm. Så till er alla flygare, ta chansen att flyga med en lärare/instruktör (t ex ta var sin ensitsare förutsatt att det inte finns någon kö.) och förbättra din förmåga att centrera, välja väg eller förbättra ditt

självförtroende och flygskicklighet på annat sätt. Du kan också utnyttja deras kunskap till hjälp att planera sträckor, tanka vatten (UII + TRB) eller något annat som just du känner att du har behov av.

Flygpaket

Flygpaketet är ett sätt att betala för flygningen i förväg och förhoppningsvis ska timpriset bli lägre än att flyga på "löpande räkning". Paketet ger gratis eller rabatterad flygplanshyra. I år har priset på Stora paketet höjts till 3500 kr och det infördes ett litet paket för 1000 kr ('Bryt punkten' för dessa paket är ca 20 tim resp. 10 tim d.v.s. de som köper stora paketet förväntas flyga mer än 20 tim och de med litet paket, 10 tim.

Denna ändring i prisstrukturen har lett till att många har valt lilla paketet istället för det stora. Trots detta har intäkterna för båda paketen överstigit 1997 års intäkter för paketet men ligger under budgeten för 1998. Historiska data från 1995 och framåt presenteras nedan.

	1998	1997	1996	1995
Stort paket				
Antal	20 st ¹	25 st ²	32 st	25 st
Litet paket				
Antal	11 st			
UCI Paket				
Antal	2 st			
Motor paket				
Antal	2 st	11 st	10 st	13 st
Intäkt	56,500	55,000	80,000	62,500

Noter.

1. I dessa 20 stora paket ingår samtliga lärares och instruktörers paket (7st). Deras motprestation är 10 dagars tjänstgöring som lärare/instruktör enligt tidigare utskickat schema..

2. I dessa 23 stora paket ingår 2 st sk elevpaket (halva priset) som forts sid 4

köptes av elever som gjorde klar hela sin S-cert utbildning under 1997. Fr.o.m 1998, köper alla segelflygelever ett litet paket innan de påbörjar sin skolning. Om de klarar sin s-cert utbildningen under året flyger de TLS, TSZ och UMA på samma villkor som övriga medlemmar som köper det lilla paketet.

Försäkring

Försäkringspremierna för samtliga flygplan har minskat av två anledningar, dels att försäkringsbolagen har sett över sin prissättning men även för att vi har vakna medlemmar i klubben som begärt in pris från annat försäkringsbolag och därefter har förhandling skett med Skandia. Premie för 1998 redovisas nedan med fg år. (1997-års) premie i parentes. Dessa minskade kostnader kommer att påverka resultatet för respektive gren och förhoppningsvis, flygpriserna framöver.

Segel	27,350	(34,763)
UCI	10,892	(19,019)
GYI	7,390	(18,528)
EOH	10,722	(9,940)
TOTAL	56,354	(82,250)

Fakturerings

Utskick av fakturor kommer att ske den 5:e juni, 28:e juni, 5:e augusti och 27:e september. Du kommer att få fakturan hem i din brevlåda ungefär en vecka senare. Dessutom planeras en fakturerings under oktober för UCI och GYI. I januari 1999 kommer reskontran och fakturor avseende resterande del av årets flygningar för GYI att skickas ut.. Tänk på att fylla på ditt flygkonto i god tid före fakturerings så du slipper straffavgiften! I samband med utskick av fakturor kommer även Dratampen, kallelser till medlemsmöten samt övrig information att skickas med.

Ändringar i Medlemslistan

Peter Zetterqvist	Ny e-mail adress peter.zetterqvist@luleaenergi.se
Anders Ackelid	Ny e-mail adress anders.ackelid@nll.se
Ingemar Häggblöf	Ny e-mail adress ingemar.haggblöf@mail.bip.net
Irene Lundmark	Ny e-mail adress irene.lundmark@nll.se
Patrik Eriksson	Nytt telefon nr. 0920 268690
Charlotta Wilsson	Nytt telefon nr. 0920 268690
Per Jakobsson	Nytt telefon nr. 0920 249051
Ny medlem:	179, Håkan Alsterlind, Stormvägen 79, 976 34 LULEÅ
Ny medlem	287, Espen Erikstad, Elias Blix Vei 5A, 8003 BODÖ, NORGE
Ny medlem	288, Björn Genborg, Getbergsv 1, 931 39 SKELLEFTEÅ, 0910-53310
Ny medlem	289, Martin Antvik, Attundav. 15, 168 58 BROMMA, tel 070-740 7069

Vet ni med er att uppgifterna i medlemslistan är felaktiga, så skriv gärna de nya uppgifterna på inbetalningskortet eller skicka dom till flygklubbens adress, ÄFK, Box 127, 971 04

Information från Supporterföreningen

Supporterföreningen?.... Vad är det?

Föreningen bildades på 70-talet av icke flygande medlemmar/fruar/sambon för att skapa trivsel och sysselsättning runt verksamheten ute på fältet.

Den är ekonomiskt fristående från flygklubben, och inkomsterna används bl.a. för inköp av div. förbrukningsmtrl. och inventarier till lokalerna.

Ev. överskott brukar årligen lämnas som gåva till flygklubben.

Styrelsen består för närvarande av:

Ordf. Stefan Simonsson
Kass. Håkan Danielsson
Skr. Else-Maj Eriksson
Ledam. Berit Nyström
Ledam. Kerstin Ekerlin

Vi återkommer med mer info i senare nummer av Dratampen

Styrelsen

KSAK Motorflygförbundet har offentliggjort 1998 års budget.

Intäkter	
Medlemsavgifter	960 000 Kr
Ersättning från RF, LFV samt FVL	951 275 Kr
Avgifter ungdomsläger	40 000 Kr
KSAK avkastningsfond	697 000 Kt
Intäkter Pilot Briefing	5 000 Kr
Intäkter hjälpflyg	41 000 Kr
Intäkter ultralätt	286 500 Kr
Intäkter tävlingsflyg	45 000 Kr
Summa	3 086 275 Kr
Kostnader centralt	760 000 Kr
Kostnader organisationen	199 500 Kr
Kostnader flygsäkerhet	549 675 Kr
Kostnader UL	781 000 Kr
Rekrytering, medlemsinformation	709 400 Kr
Hjälpflyg	162 000 Kr
Flygsport	345 150 Kr
Miljö	9 000 Kr
Summa	3 614 725 Kr