

dratampen

Luft och mark-organ



för Älvsby Flygklubb

Nummer 34 Aug 1999 - maj 2000

Hur är det egentligen ställt med flygintresset i dag?

Våra ungdomar Espen, Johan och Love har visserligen visat framfötterna i sommar men läs om vad som hände en mycket flygintresserad mjölkbilsschaufför sådär en femtio år sedan. Snacka sedan om flygintresse! (Sidan 2)

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 0921-342834, som också är ansvarig utgivare för DRATAMPEN.

Det börjar bra...

Midsommarfirandet på Högheden präglades av god mat, vackert väder och avsaknad av stök. På bilden syns bl.a. Gunnar Ekberg, Espen med ryggen mot kameran



Bilden visar Bo Vikström i sin "gamla" termikhatt med den tydliga Ferrarilogo ivrigt spakande sin Janus. Alla Dratampeläsare väntar nu med spänning att få läsa Bosses berättelse (hans innersta tankar) om flygningen till Mellansel och den utblivna flygningen tillbaka.

Ett nytt ekipage gör sig allt oftare påmint i luften över Älvsbyn. Det är paret Svensson - Vikström som allt oftare luftar sin nyinköpta Janus. Att det den här gången blev en tvåsitsare förstår vi på Svenssons och Vikströms arvtagare, Love och Oskar. (samt deras döttrar) Bosse är nöjd med flygplanet även om de stora resultaten ännu ej kommit. Den är fin i rodren och glider bra men än återstår en del arbete med finish på vingen. Flygplanet har redan hunnit bli välutrustat med både "computer" och GPS. Glädjande är att Bosse förstått vikten av att ha GPS-en monterad i synfältet.

Stå på Bosse! Sommaren är kort!



Ett mycket blekt och gulnat tidningsurklipp sitter i en klubbstuga i en norrlandsklubb. I klubben har några tyckt sig ha anledning att spara urklippet.

Läs och begrunda vilket genuint flygintresse som måste ha legat bakom denna fantastiska historia.

Flygbiten Färilachaufför tog plan Hamnade på lasarettet med spräckt skalle och käkbrott

(Från Ljusdals-Postens utsände medarbetare)

30-årige mjölkbilchauffören Anders Olsson från Storbyn, Färila, flög i tisdags eftermiddag - trots att han var fullkomligt oerfaren som flygare - ett Klemm 35-plan 400 meter på 20 meters höjd innan han störtade mot Ljusnans is och totalkvaddade maskinen. Olsson ligger nu på Ljusdals lasarett med avslagen käke, spräckt skallben och söndertrasad tunga. Ännu på onsdagseftermiddagen hade han inte kommit till medvetande.

Klockan 1230 anlände ett skolflygplan av typen Klemm 35 tillhörande AB Forslundsflyg i Gävle och fört av flyglärare Arne Fagerström. Maskinen kom från Edsbyn och som passagerare hade hr Fagerström en flygelev Gösta Eriksson. Maskinen var utrustad med dubbelkommando. Avsikten med Färilabesöket var förberedelser för en "Flygets dag" i Ljusdal nästa månad som bolaget tänkt arrangera.

Flygets dag planerades i Ljusdal

Vid ankomsten till Färila sammanträdde hr Fagerström med trävaruhandlaren Valdemar Sterner därstädes, vilken var delägare i flygbolaget, för att diskutera planerna för uppvisningarna i Ljusdal. Meningen hade varit att man skulle bege sig ner till Kyrksjön i Ljusdal för att mäta isens tjocklek men hr Sterner kunde lämna upplysningar om saken varför flygläraren och hans elev

beredde sig att återvända till Edsbyn. När de begav sig ned till älven där planet stod på isen kom mjölkbilsföraren Anders Olsson och bad om att han skulle få följa med på en halvtimmes provtur över hembygden. Tiden tillät inte någon så lång flygning men hr Sterner, som kände till att Olsson var särskilt flygbiten, gav löfte om att han skulle få flyga med i en kvart.

Hr Sterner drog igång propellern på maskinen medan hr Eriksson tog plats på förarsätet för att köra motorn varm. Anders Olsson fick sätta sig på elevens plats, där det även fanns gasreglage och manövernöjligheter. Hela tiden som Eriksson varmkörde motorn satt Olson och drog så kraftigt i sitt gasreglage att Eriksson måste hålla igen för att inte äventyra att maskinen satte sig i rörelse.

När motorn värmts upp skulle Eriksson byta plats med flyglärare Fagerström och då båda befann sig på vingen drog Olsson plötsligt på gasen för fullt så att flygplanet hoppade över stoppklotsarna som låg framför hjulen och gick utåt isen. Sterner som stod och höll i sargen till ena vingen försökte förgäves hejda flygplanets rörelse. Han kastades omkull och både Fagerström och Eriksson föll ned från vingen och blev liksom Sterner liggandes på isen. Eriksson fick i sista ögonblicket fatt i ett av stjärtrodren och hakade fast, men han måste släppa sedan han släpat med ett femtontal meter.

Så vände sig den i flygning fullkomligt oerfarne mjölkköraren om och vinkade leende åt de överrumplade männen och körde med alltmer stegrad hastighet bort över isen. Han fick planet att lyfta helt perfekt. Maskinen rusade först rakt mot den höga slänten på norra sidan av älven, men Olsson klarade sig hårfint undan en kollision genom att använda skevningsrodren som den värsta cirkusflygare.

Den branta stigningen vittnade emellertid om att allting gick på rena slumpen och det var endast tack vare att planet hade en s.k. sjöpro-

pellar, vilken drar mer än de vanliga på bekostnad av marchfarten, som han klarade sig från överstegring, de sekunder som flygningen varade. Det hängde på ett hår att Klemmen skulle gå i stjärtspin, men den svängde om med nosen nedåt och gick spikrakt mot isen efter att ha flugit en sammanlagd sträcka på 400 meter.

Hr Sterner tror att Olsson, som var oerhört flygbiten, ämnade visa att han kunde flyga, fastän han aldrig suttit vid en spak. Han brukade läsa allt han kom över om flygning och säkert är det någon äventyrsbok i genren eller någon flygfilmfars som fått honom att tro på sina möjligheter att klara sig helskinnad från äventyret.

Det var de mest spännande sekunder jag upplevt i hela mitt liv fast jag varit med på flera nödlandningar och flygäventyr, säger hr Sterner vidare. Jag såg planet göra en helt reglementsenlig start, men när han väl kommit upp i luften, höll han på något tiotal meters höjd på att kollidera med norra älvbrinken.

Sedan gick det som det gick....

Anders Olsson, som är död sen flera år, tillfrisknade efter vistelsen på lasarettet. Han fullföljde aldrig sin dröm att lära sig flyga. Kanske insåg att redan då att detta var hans enda möjlighet att under några sekunder få uppleva lyckan att själv få flyga. Han kallades efter händelsen för "Flygaranders".

Rapport om en Rans S6

Kenneth Hagesten har nu framgångsrikt avslutat flygutprovningen av sitt flygplan, en Rans S6. Flygplanet klarade också bullerkravet med råge. Han är mycket nöjd med de uppmätta värdena. Startsträckan på vatten är i vindstilla med full last endast 200 meter. Marschfarten har uppmätts till 85 knop. Mellan flygningarna spikar han på sin vinterhangar. Lycka till!!

50 mil blev bara trettio.

Vädret såg mycket lovande ut. Allt verkade stämma. Segelflygets prognos lovade gott med häftiga stighastigheter och en ordentlig nordvästvind som skulle hålla tillbaka sjöbris.

Bosse Vikström planerade att flyga så långt som möjligt i medvinden, kanske till Alleberg.

Den nya Cambridgecomputern lockade i PIK-en och efter några timmars arbete hade vi också lyckats få in 118 liter vatten. Batterier, kamera och barografer laddades. Nu skulle det flygas, långt och fort.

På morgonen låg de vanliga vattenmelonerna och spökade. En ganska svag cirruskärn hindrade några timmar termiken att slå ut i full blom. Där gick vi och kliade oss i huvudet, åtminstone jag, för Bosse gick resolut och drog ut sin Janus. Strax efter kl 10 startade han och trots att molnbasen bara var ca 1000 meter rapporterade han att han var på väg och låg i höjd med Pite-Långnäs.

Det fanns i det läget inget annat att göra än att starta. Termiken var svag och de 118 literarna plus vikten av piloten gjorde det inte lättare att hänga kvar. Den kraftiga vinden drev mig obönhörligt iväg mot Pite-Långnäs (förmodligen hade Bosse råkat ut för samma sak) och eftersom den låga molnbasen inte medgav något annat vägval var det lika gott att fortsätta. Men molnbasen vägrade att höja sig ordentligt och jag flög längs kusten ned mot Skellefteå. I höjd med Fällfors började molnbasen höja sig men fortfarande var termiken svår att centrera. Det tog tid att hålla sig på höjd. Så småningom närmade jag mig Skellefteå TMA och begärde färdtillstånd genom TMA-t mellan 1000 och 1500 meter. Lite imponerade tyckte jag nog att flygledarna lät. Nu började det trycka lite otrevligt i buken nedre del. Inte bra. Fortfarande återstod många timmar i luften. De trånga jeansen medgav inte några stora handlingsmöjligheter annat än att förvandla dem till ett tillfälligt våtvarmt omslag. Vädret blev lite bättre men varje meters höjdvinst var ett resultat av mycket koncentration.

Bosse började låta lite pessimistisk och hade svårt att få fart.

Efter två bra kurvningar rundade jag Överklintens kyrka och var strax på väg norrut genom Skellefteå TMA. Nu gick det tungt. Helst skulle man inte stanna alls i motvinden men några molngator som skulle duga fanns inte i min färdriktning. Bosse rapporterade blå himmel och svag termik nere i Västerbotten och började prata om Mellansel som destination. Han skulle ju kunna flyga hem nästa dag.

Nu började jag se Fällfors och buktrycket blev samtidigt mycket påfallande. Jag fingrade på påsen men visste att jag snart måste bestämma om jag skulle vända söderut i Fällfors för att gå till Botsmark och sedan glida hem och ha fullbordat en 50-mila sträcka.

Jag väntade med beslutet men bestämde mig för det våtvarma omslaget om jag skulle vända söderut. Om inte skulle jag kunna uthärda. Skammen att inte ha fullföljt och samtidigt ha en sittbrunnstvänt väntande var lite för mycket.

Ett hyggligt moln över Fällfors gjorde beslutet ändå svårare. Men även detta moln var svårt att få ut ett riktigt bra stig ur. Utan särskilt mycket mer funderande bestämde jag mig för att med torra brallor flyga hem. Men någon hemgångshöjd från Fällfors gick inte att få. Jag fick istället styra ut mot Pite-Långnäs där det fanns landningsbara fält längs vägen. Jag fibblade med computern som jag tyckte gav alldeles för låg fart i motvinden men fick ingen ordning på värdena.

I höjd med Sikfors lyckades jag så småningom tanka vad jag trodde var hemgångshöjd men nu var jag tvungen att vissla för att skingra tankarna från nödvändigheten.

Genom att delfinflyga i små stigen lyckades jag så småningom angöra finalen. De kvarvarande literarna av de tankade 118 fick god hjälp av andra literar när flygplanet stannat. Bosses hemtransport är en annan historia men häromdagen berättade han att jag kopplat computern fel. Jag hade flugit med en helt okompenstrad computer.

Åke C

Inför säsongen...

En hel del har hänt sendan detta nummer av Dratampen började utformas.

Likheten med en annan populär flygtidning är nu påfallande när det gäller utgivningstidernas oregelbundenhet.

Vi har gjort ett positivt bokslut för första gången på många år. Detta gör att vi kan börja se positivt på framtiden.

Vi har blivit en Segelflygklubb i och med att vi sålt vår C 182! Förhoppningsvis kan vi nu koncentrera oss på segelflygning och göra ÅFK till en bra Klubb där det blir roligt att flyga och jobba för segelflygning.

Ytterligare ett flygplan finns i klubben och ytterligare ett kanske kommer i luften i sommar. En Jodel surrade i höstas över Boden. Det är Stefan Simonsson mfl som tagit steget till den verkliga "flygadeln". Snart får vi höra rytandet av de 200 hk i Hans Björkmans mfl Glasair.

JAR-FCL (Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing) har trätt i kraft sedan 1 januari. Syftet med JAR-FCL är att underlätta arbetskraftens fria rörlighet i Europa genom att piloter utbildade enligt JAR-FCL skall kunna flyga andra JAR-nationers flygplan utan nationell validering av certifikatet. Men detta har också inneburit förändringar för de nationella certifikaten. För dig som segelflygare innebär JAR-FCL inga större förändringar.

Vi har en säsongsplanering som skall underlätta semesterplanering och förhoppningsvis annan planering så att vi får tid att flyga mer.

Planering för säsongen 2000

Säsongststart Heden	Lördag	29 April
Flygning helger Heden		/
Planerad överflytt till Högheden	Lördag	27 Maj
Flygning helger Högheden	Lördag	27 Maj
Företagsarrangemang	Onsdag	14 Juni
Företagsarrangemang	Torsdag	15 Juni
Flyghogsering - flygning varje dag	Lördag	17 Juni
Segelflygskolperiod startar	Måndag	26 Juni
Segelflygskolperiod slutar	Söndag	23 Juli
Flyghogsering vardagar slutar	Söndag	13 Aug
Flygning helger Högheden	Lördag	19 Aug
Säsongsavlutning Högheden	Söndag	10 Sept
Fjällflygläger Hemavan	Söndag	10 Sept
Fjällflygäger Hemavan slut	Söndag	24 Sept

Nytt om våra flygplan

Bergfalken är nu snart färdigdukad och kommer att bli som ny!!!

PIK-en är helt ommålad och också i nyskick!!!

Vår LS III hänger i Teknikens Hus på Segelflygutställningen

Vår DG 500 har fått en ny computer

Astiren är förmodligen i luften uppe i Pirtivuopio.

Pawneen står i Älsbyn och "darrar" av iver att få dra upp oss i luften!

Happy Flying!

Verksamhetsplan för ÄFK 2000

Omfattar Bogserförare, Skolperioder, Lärare, mm

Datum	Veckodag	Anmärkn	1.e Bogserförare	2.e Bogserförare	Övrigt
29-apr	Lördag		Åke Carlsson	Anders Eriksson	Planerad säsongstart
30-apr	Söndag		Åke Carlsson	Anders Eriksson	på Heden
01-maj	Måndag		Anders Eriksson		
06-maj	Lördag		Stig Nyström		
07-maj	Söndag		Tomas Lindgren	Stig Nyström	
13-maj	Lördag		Anders Eriksson		
14-maj	Söndag		Anders Eriksson		
20-maj	Lördag		Anders Eriksson		
21-maj	Söndag		Tomas Lindgren		
27-maj	Lördag		Ingemar Hägglöf	Stig Nyström	Planerad överflyttning
28-maj	Söndag		Tomas Lindgren	Ingemar Hägglöf	till Högheden
01-jun	Torsdag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	
02-jun	Fredag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	
03-jun	Lördag		Terje Rabben	Gunnar Ekberg	
04-jun	Söndag		Gunnar Ekberg	Terje Raben	
10-jun	Lördag		Gunnar Ekberg	Terje Raben	
11-jun	Söndag		Terje Rabben	Gunnar Ekberg	
12-jun	Måndag		Anders Eriksson	Terje Rabben	
14-jun	Onsdag	Exentive			
15-jun	Torsdag	Exentive			
17-jun	Lördag		Åke Carlsson		
18-jun	Söndag		Tomas Lindgren		
19-jun	Måndag		Gunnar Ekberg	Anders Eriksson	
20-jun	Tisdag		Gunnar Ekberg	Anders Eriksson	
21-jun	Onsdag		Gunnar Ekberg	Anders Eriksson	
22-jun	Torsdag		Gunnar Ekberg	Anders Eriksson	
23-jun	Fredag		Gunnar Ekberg		
24-jun	Lördag		Gunnar Ekberg		
25-jun	Söndag		Gunnar Ekberg	Anders Eriksson	
26-jun	Måndag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	S-skolning
27-jun	Tisdag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	S-skolning
28-jun	Onsdag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	S-skolning
29-jun	Torsdag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	S-skolning
30-jun	Fredag		Anders Eriksson	Gunnar Ekberg	S-skolning
01-jul	Lördag		Caner Karabekir	Gunnar Ekberg	S-skolning
02-jul	Söndag		Caner Karabekir	Gunnar Ekberg	S-skolning
03-jul	Måndag		Tomas Lindgren	Gunnar Ekberg	S-skolning
04-jul	Tisdag		Tomas Lindgren	Gunnar Ekberg	S-skolning
05-jul	Onsdag		Tomas Lindgren	Gunnar Ekberg	S-skolning
06-jul	Torsdag		Tomas Lindgren	Gunnar Ekberg	S-skolning
07-jul	Fredag		Tomas Lindgren	Gunnar Ekberg	S-skolning
08-jul	Lördag		Caner Karabekir	Tomas Lindgren	S-skolning
09-jul	Söndag		Caner Karabekir	Tomas Lindgren	S-skolning
10-jul	Måndag		Caner Karabekir	Ola Eriksson	S-skolning
11-jul	Tisdag		Caner Karabekir	Ola Eriksson	S-skolning
12-jul	Onsdag		Caner Karabekir	Ola Eriksson	S-skolning
13-jul	Torsdag		Caner Karabekir	Ola Eriksson	S-skolning
14-jul	Fredag		Caner Karabekir	Ola Eriksson	S-skolning
15-jul	Lördag		Caner Karabekir	Ola Eriksson	S-skolning
16-jul	Söndag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning
17-jul	Måndag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning

18-jul	Tisdag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning	
19-jul	Onsdag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning	
20-jul	Torsdag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning	
21-jul	Fredag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning	
22-jul	Lördag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir	S-skolning	
23-jul	Söndag		Ola Eriksson	Ingemar Hägglöf	S-skolning	
24-jul	Måndag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
25-jul	Tisdag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
26-jul	Onsdag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
27-jul	Torsdag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
28-jul	Fredag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
29-jul	Lördag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
30-jul	Söndag		Ingemar Hägglöf	Caner Karabekir		
31-jul	Måndag		Caner Karabekir			
01-aug	Tisdag		Caner Karabekir			
02-aug	Onsdag		Caner Karabekir			
03-aug	Torsdag		Caner Karabekir			
04-aug	Fredag		Caner Karabekir			
05-aug	Lördag		Ola Eriksson	Caner Karabekir		
06-aug	Söndag		Ola Eriksson	Tomas Lindgren		
07-aug	Måndag		Caner Karabekir	Anders Eriksson		
08-aug	Tisdag		Caner Karabekir	Anders Eriksson		
09-aug	Onsdag		Caner Karabekir	Anders Eriksson		
10-aug	Torsdag		Caner Karabekir	Anders Eriksson		
11-aug	Fredag		Caner Karabekir	Anders Eriksson		
12-aug	Lördag		Caner Karabekir			
13-aug	Söndag		Caner Karabekir	Tomas Lindgren		
19-aug	Lördag		Caner Karabekir			
20-aug	Söndag		Caner Karabekir			
26-aug	Lördag					
27-aug	Söndag					
02-sep	Lördag					
03-sep	Söndag					
09-sep	Lördag					
10-sep	Söndag					

Bogserlistan är utformad på underlag av bogserförarnas önskemål

1.e bogserförare samordnar dagens bogsering med 2.e bogserförare.
 Bogsering skall kunna utföras från kl 1000 till kl 2200. Vid dåligt väder
 samråder utsedd bogserförare med segelflygledare om eventuellt inställande
 av flygning. Bogserförare skall inom en timme kunna inställa sig för bogsering.
 Vid eventuellt förfall ansvarar utsedd bogserförare för att utse ersättare.

Happy flying!

Ake C 070-225 86 06

Åke Carlsson 070-2258606
 Anders Eriksson 070-6373675
 Stig Nyström 070-2391248
 Caner Karabekir 070-2109259
 Gunnar Ekberg 070-3740830
 Ola Eriksson 070-3499531
 Ingemar Hägglöf 070-5939996
 Hans Björkman 070-6759393
 Jonas Sjötn 070-2893991

Tomas Lindgren 0921-73537
 Terje Rabben