



Drakampen



Luft och markorgan för Älvsby Flygklubb

Nummer: 35 December 2003

Ordföranden har ordet

Kära Flygarvänner !

Vintermörkret greppar sakta men säkert tag i oss och föregående flygsäsong känns alltmer avlägsen. Det har redan gått 2 månader sedan "avslutningen" i Hemavan (åtminstone för oss som inte flyger motorseglare) men i andra änden så närmar sig nästa säsong lika snabbt som föregående försvann.

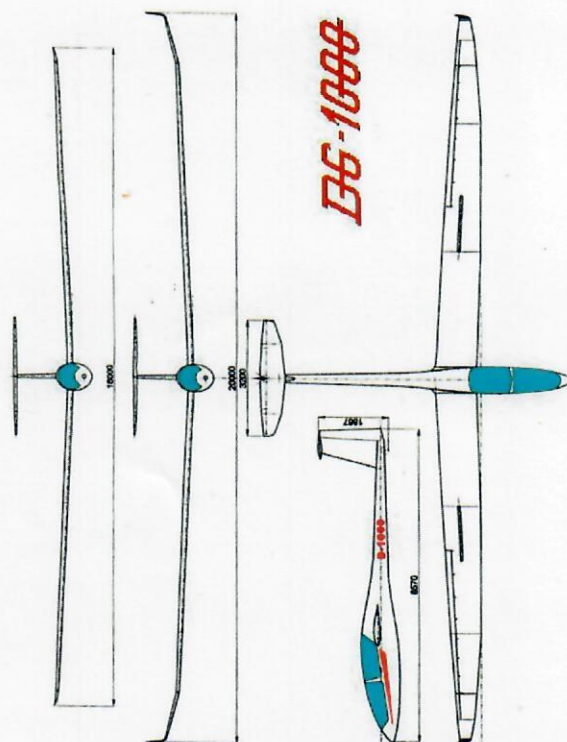
Ett sätt att hålla segelflygandan vid liv är att återuppväcka den gamla klubbtidningen "Drakampen". Till vår stora glädje så erbjöd sig en av våra nyare medlemmar, Jonas S., att ta tag i detta och försöka se till att vi får någon slags kontinuitet i det hela. Detta nummer är det första i förhoppningsvis en lång rad "Dratampar" som skall distribueras på olika sätt till alla medlemmar. Så hjälp nu till allihop med att skicka in förslag till Jonas på vad ni vill skall vara med i kommande utgåvor.

I styrelsen håller vi på och försöker sammanställa säsongen som var samt förbereda oss för årsmötet som preliminärt kommer att hållas näst sista helgen i februari nästa år. Vi planerar och hoppas att vi skall kunna hitta på något festligt till detta årsmöte så se till att inte boka in någonting annat till dess!

Som alla säkert känner till så har vi flugit mer än på länge och det är väldigt glädjande. Vi hoppas att nästa säsong erbjuder lika bra förutsättningar så att vi kan fortsätta att flyga lika mycket. Men innan dess skall vi se till så att alla flygplan är i skick till nästa säsong så:

Väl mött på Högheden även i vinter!

Robert Persson



I detta nummer:

Åkes perspektiv	3
En dag sommaren 2003	4
Tvekampen	4
Tänk om ...	5
Klubbrekord	5
Två-sits SM med BoVi	8
Drakampen	8

Redaktören har ordet

I en Saab 9000 Turbo

på väg hem från den andra informationsträffen frågade Urban mig om jag var intresserad av att återuppliva Dratampen, och nu efter en sommar med fina skolflyg känns det som jag har lite djupare insikt i vad ÅFKs medlems-tidning borde innehålla. Mina tidigare publicistiska försök är begränsade till den lokala skärmflygsklubbens utskick samt en kort insats i en inkomstbringande högskoletidning (som avslutningsklassen gjorde i två nummer för att kunna resa jorden runt :-)).

Angående planerna för denna informationskanal så är målet att ge ut samlad klubbinformation via Dratampen ~3 ggr/år. Eftersom dator-kommunikationerna har blivit vassare med åren så är visionen också att Dratampen även skall finnas i elektronisk version på klubbens webbsajt. Och framöver kommer troligen de som är nöjda med det elektroniska formatet(pdf) att 'slippa' få hem papper, vilket gör distributionen både billigare och enklare.

Redaktionen består förutom undertecknad för tillfället av Bosse V, Åke C., Urban Z. och David L., så om du har ideer och tips angående klubb-tidningen så dröj inte med att tala om det för oss.

Jag vill påminna om att en klubb-tidning aldrig blir mer än vad dess medlemmar bidrar med. Det behöver inte vara avancerad lyrik, det räcker med några korta ord eller resonemang för att stärka klubbkänslan. (Och lite teknik-artiklar skulle inte heller skada.)

Jonas

Poetiska hörnan

Thermal - a Haiku

cloud builds on the hill
growing and filling the sky
morning is over

av Pete Hammer (via internet)

Liten kalender

Februari	Prel. Årsmöte i slutet av februari
6-20 mars	Ottsjöläger-2004
28 mars	Deadline Dratampen nr 36
15 maj	Nordiska Segeflyg-dagen

Stort grattis !!

Till Åke Svensson

Som blev 1:a i höjdmomentet i RST-2003 (individuellt) med resultaten 6655m, 6590m, 6442m och 3454m. Totalt blev det 23141 m. Åke kan därmed titulera sig **Svensk Mästare i höjdflygning 2003 !**

Nästa nummer,

kommer preliminärt i början av April inför sommarsäsongen (och efter årsmötet), i slutet av mars.

Deadline för inkommande material till nummer 36 är satt till sista helgen 28 mars, medläggning och distribution veckan efter.

Skicka in bidrag till:
dratampen@yahooogroups.com

Ännu ett grattis !!

Till Ralph Broström

som blev klar med licensen precis innan Hemavanavfärden. (Och som nu kommer att satsa vidare och skola i Vivaten)

Åkes perspektiv

Haverier!!!

I flygsammanhang talar vi om haverier. I andra sammanhang kallar man samma fenomen för bilolyckor. Är inte skador med flygplan olyckor?



Det är sannolikt väldigt få haverier med flygplan som är avsiktliga och således skulle de allra flesta flyghaverierna vara olyckor, flygolyckor.

Men är det då bara tur att vi inte havererar? I många fall är det det, vill jag påstå. I situationen då piloten inte längre har kontroll över flygningen och kan vidtaga åtgärder är det bara tur om inget haveri inträffar. Sådana situationer inträffar då vi inte mentalt utformat färdiga och genomförbara alternativ. Vi flyger bara på och resonerar ungefär som så "att det ordnar sig alltid". Eller kan dom så kan väl jag. Hur skall vi bära oss åt då?

Flygning är enkelt men kan också vara alltför svårt för en människa!

Att starta en sommarkväll i lugn luft och låta sig bli bogserad till 1000 m och sedan sakta glida ner mot fältet, angöra medvindslinjen och landa är enkelt för piloten som under samma sommar gjort 30 flygningar och i sin flygdagbok har över 1000 timmar, varav 200 på den aktuella flygplanstypen.

Att starta mitt på dagen under högsommar med ett nytt flygplan, fulltankat och fullutrustat med diverse GPS-er, kartor, kartor, bullar äpplen, mobiltelefoner och dessutom vara fulltankad med ambitioner att inte bara flyga 500 km utan också slå alla klubbrekord som finns är svårt för alla piloter. Denna typ av flygning skall inte genomföras! Om piloten istället bytt ut några av sina ambitioner mot att i stället tänka sig att försöka göra allt detta och vara medveten om att just nu är det alldeles särskilt viktigt att metodiskt gå igenom alla punkter innan start, för att dela upp det mentala arbetet i hanterbara stycken. Situationen känns väl igen av många, men som tur är brukar det vara GPS-er, Volksloggers och barografer man glömt och inte viktigare saker som att koppla roder, ta bort roderlås, mm, mm.

Flyg mycket och träna på metodiskt. Flyg efter din förmåga och inte efter andras förmåga (dessa sitter oftast i andra flygplan)

Kom ihåg att vi flyger för vårt nöjes skull - sätt dig då inte i en situation som inte är rolig.

Happy Flying

Åke C.

(I nästa nummer skall jag kanske berätta hur det är att landa i tät dimma när bansynvidden bara är 350 m.)

En dag sommaren 2003 !

av Jonny Nilsson

Den 25 juni startade vi upp som vanligt med daglig tillsyn och drog ut Twinnen till bana 04. Då förklarade läraren att det var dags att flyga själv. Jag hade två veckor tidigare tänkt på att det snart är dags för EK, men bara tanken gjorde mig nervös. Det kan ju ha berott på mina svårigheter för att göra riktiga landningar. Kan bara tänka mig Stefan Hedestigs tankar "Flyga verkar han ju kunna, men skall det vara så svårt sista metern". Räddningen blev ett midsommaruppehåll, tänka istället för att flyga. Och se, problemen var borta!

"Tillbaka på bana 04". Nu kändes det inte alls som jag trodde det skulle kännas. Snarare var det så att jag blev stärkt av att någon annan trodde på mitt kunnande. Startade och följde bogseraren ner mot Älvsbyn där jag kopplade lös. Hittade stig vid hundberget, det här är ju fantastisk. Cirklade runt Älvsbyn, tänkte på att inte fara för långt bort och att det snart var dags för att landa. Nu först tänkte jag på allvar att det inte sitter någon i baksits, men det är ju bara att göra som tidigare flygningar. Koncentrerade mig på uppgiften, skall ju inte vara så svårt egentligen. Fann mig nära banan, allt ok. Det här går ju fint. Landningen satt riktigt bra. Inte utan viss stolthet kunde man öppna huven och kliva ur.

Nu ville man ju upp igen !

Tvekampen 2003

Seniorer totalt	422549
Lars Asplund	119977
Bo Vikström	94618
Lars-Erik Lööf	77619
Åke Svensson	29130
Bo Nyström	27260
Kjell Wahlberg	20049
Urban Zolland	18949
Jan-Ole Erikstad	18208
Hans Björkman	12733
S-O Holmgren	3113
Terje Rabben	893

Juniorer	413 515
Johan Enér	92 149
Jan Larsson	81 453
Patrik Eriksson	63 131
Charlotta Wilson	44 639
Fredrik Schönfeldt	41 953
Anders Lustig	28 461
Robert Persson	28 076
David Legge	24 249
Anders Boldrup	9 404

Rapporterat av Bosse V.



Inför EK2

Sammanställning av klubbrekord i Älvsby FK och svenska rekord

(av Bosse V.)

Allmän klass	Klubbrekord Älvsby FK	Svenskt Rekord 15 m, satt i Sverige	Svenskt Rekord Open, satt i Sverige
Höjdinst	9 000 m		9 525 m
	198?		1986-03-19
	Åke Svensson		Per Fornander
	Phoebus C (Pirttivuopio)		Jantar Std
Absolut höjd	9 800 m		10 096 m
	198?		1986-03-19
	Åke Svensson		Per Fornander
	Phoebus C (Pirttivuopio)		Jantar Std
Distans rakbana	331,0 km	640.7 km	640.7 km
	1997-07-20	1983-07-08	1983-07-08
	Bo Vikström	Per Scherdin	Per Scherdin
	ASW 20	LS4	LS4
Distans målflygning	515,0 km	640.7 km	640.7 km
	1985-07-10	1983-07-08	1983-07-08
	Kjell Nordström	Per Scherdin	Per Scherdin
	Std Cirrus	LS4	LS4
Distans t o r	323,0 km	686.0 km	758.2 km
	1980-07-12	1974-06-16	2001-06-27
	Bo Nyström	Åke Pettersson	Bengt Aronsson
	SZD 30 Pirat	Std Cirrus	ASH25E
Distans fri t o r		Ej Noterat	758.2 km
		Erfordras 696.0 km	2001-06-27
			Bengt Aronsson
			ASH25E
Distans triangelbana	328,0 km	760.6 km	1 012.8 km
	1989-04-30	1975-06-29	1997-06-11
	Åke Carlsson	Bengt Göök	Owe Engström
	ASW 20 (Skövde)	Std Cirrus	ASH25
Distans fri över max tre brytpunkter	515,0 km	793.4 km	1 015.7 km
	1985-07-10	1998-06-14	1997-06-11
	Kjell Nordström	Åke Pettersson	Owe Engström
	Std Cirrus	Ventus 2b	ASH25
Hastighet 100 km triangel	117,50 km/h	158.34 km/h	158.34 km/h
	1989-06-03	1992-06-01	1992-06-01
	Åke Carlsson	Mikael Nildén	Mikael Nildén
	ASW 20	Rainer Lainio	Rainer Lainio
Hastighet 100 km t o r	129,04 km/h	158.13 km/h	177.82 km/h
	2002-05-09	1994-05-29	1992-07-23
	Urban Zolland	Agne Leuchovius	Göran Andersson
	LS 3	LS 7	ASH 25
Hastighet 300 km triangel	85,93 km/h	128.83 km/h	128.83 km/h
	1989-04-30	1985-06-01	1985-06-01
	Åke Carlsson	Gunnar Karlsson	Gunnar Karlsson
	ASW 20 (Skövde)	Ventus B	Ventus B
Hastighet 300 km t o r	89,76 km/h	137.19 km/h	137.19 km/h
	1993-07-02	1991-04-24	1991-04-24
	Bo Vikström	Kjell Dalsheim	Kjell Dalsheim
	ASW 20 (Dala Järna)	Glasflügel 304	Glasflügel 304
Hastighet 500 km triangel		118.71 km/h	119.46 km/h
		1992-07-04	1989-06-12
		Anders Helmersson	Åke Pettersson / Bernt Olofsson
		ASW 24	ASH 25

Sammanställning av klubbrekord i Älvsby FK och svenska rekord

forts.

Allmän klass	Klubbrekord Älvsby FK	Svenskt Rekord 15 m, satt i Sverige	Svenskt Rekord Open, satt i Sverige
Hastighet 750 km triangel		110.00 km/h 1982-06-18 Åke Pettersson LS3-a	110.00 km/h 1982-06-18 Åke Pettersson LS3-a
Hastighet 1000 km triangel			95.14 km/h 1997-06-11 Owe Engström ASH25

Damer	Rekord Älvsby FK	Rekord satt i Sverige
Höjdvinst	5 195 m 1988-09-20 Camilla Sedholm Blanik L13 (Hemavan)	5 785 m 1974-04-17 Kerstin Eriksson Zugvogel IV
Absolut höjd	6 530 m 1988-09-20 Camilla Sedholm Blanik L13 (Hemavan)	7 045 m 1974-04-17 Kerstin Eriksson Zugvogel IV
Distans rakbana		305.6 km 1956-06-22 Gun-Britt Flodén Weihe
Distans målflygning		121.0 km 1974-08-18 Lisbeth Wennerström Std Libelle
Distans t o r		378.6 km 1996-08-18 Gunilla Lundström-Lindell LS7
Distans fri t o r		378.6 km 1996-08-18 Gunilla Lundström-Lindell LS7
Distans triangelbana		Ej noterat Erfordras min 500 km
Distans fri över max tre brytpunkter	126,6 km 2003-05-25 Charlotta Wilson Std Cirrus	486.9 km 1995-08-08 Gunilla Lundström-Lindell LS7
Hastighet 100 km triangel	78,94 km/h 1997-07-13 Ebba Mårtensson ASW 20	117.36 km/h 1982-06-02 Boel Svensson PIK-20B
Hastighet 100 km t o r	103,32 km/h 2003-05-11 Charlotta Wilson Std Cirrus	113.73 km/h 1992-07-29 Teresa Toivonen DG-300
Hastighet 300 km triangel		94.43 km/h 1989-06-20 Teresa Toivonen DG-300
Hastighet 300 km t o r		96.67 km/h 1989-07-03 Teresa Toivonen DG-300
Hastighet 500 km triangel		76.02 km/h 1989-07-21 Teresa Toivonen DG-300

Tänk om

(Ett debattinlägg av Urban Z.)

Tänk om varje medlem sålde två presentkort per år.....

Då skulle vi säkert kunna köpa **en tvåsitsare till**.

Tänk om varje medlem värvade en ny medlem vart femte år.....

Då skulle vi säkert kunna köpa **ytterligare ett flygplan**.

Tänk om varje medlem värvade en ny medlem vartannat år.....

Då skulle vi säkert kunna köpa **ytterligare ett flygplan. Nästan kontant**.

Tänk om varje medlem värvade en ny medlem varje år.....

Då skulle vi säkert kunna köpa **ytterligare ett flygplan, kontant**.

Tänk om.....



Efterlysning

Gamla Dratampar

Är det någon som har Dratampen nummer 11,23 och/eller 33 hemma i bokhyllan?

Ett långsiktigt sidoarbete för redaktionen är att förbereda utläggning av alla tidigare och kommande Dratampar på webben. Det saknades dock några nummer i Urbans digra samling. Om du har någon av ovanstående nummer tillgängligt skicka en kopia till Jonas.

Skicka till:
Jonas Svedberg, Lingonstigen 73, 973 33 Luleå

Rekord forts.

2-sits	Rekord Älvsby FK
Höjdvinst	8 100 m 1996-04-18 Åke Svensson / Love Stöckel DG 500 Trainer (Pirttivuopio)
Absolut höjd	9 400 m 1996-04-18 Åke Svensson / Love Stöckel DG 500 Trainer (Pirttivuopio)
Distans fri	305,1 km 2001-07-28 Bo Vikström / Oskar Vikström Janus
Distans triangelbana	166,1 km 1999-05-14 Bo Vikström / Lowe Stöckel Janus
Hastighet 100 km triangel	92,15 km/h 1999-05-14 Bo Vikström / Lowe Stöckel Janus
Hastighet 100 km t o r	93,98 km/h 2001-07-22 Bo Vikström / Oskar Vikström Janus
Hastighet 300 km t o r	66,29 km/h 2001-07-28 Bo Vikström / Oskar Vikström Janus

Två-sits SM 2003

Reflektioner från pilotens horisont

Av Bosse V.

Efter många år utan tävlande från min sida har suget börjat växa inom mig. För mig har tävlingar varit kryddan i segelflyget. Det är under tävling du får chansen att testa din förmåga och se resultatet av de många beslut som tas under en sträckflygning. Facit kommer direkt eller inom kort tid efter flygningen. Med dagens teknik finns det dessutom möjlighet att analysera egna och andras flygningar i detalj. Livet på ljugarbänken har blivit betydligt svårare. Nu går historiernas sanningshalt att kontrollera.

Vad finns då för alternativ att återuppta tävlandet? DM, Eskilstuna Open eller SM? När det gäller DM-Norra har de en gång stora tävlingarna dött ut för att i år utebli helt. Annat DM kunde vara intressant. SM kräver kvalificering med undantag för 2-sits, 18-m och Junior-klassen. Den sistnämnda är knappast aktuell för undertecknad. När SM i 2-sits skulle gå i Uppsala, där jag lärde mig segelflyga för 26 år sedan, blev det mitt val.

När valet var klart gällde det att fixa det praktiska detaljerna. Flygplan, besättning, hämtlag, boende mm.

När det gäller val av flygplan har jag alltid hävdatt att det underlättar att sitta i klassens bästa flygplan. Så blev det av en slump vid mitt första DM. Den K8 jag som nybörjare skulle delta med råkade vändas på rygg av en vindpust när den stod uppställd utan

Drakampen 2003

Totalt Allmän klass (fd Elitklass)		Höjd	Distans	Hastighet
1	Bo Vikström	45 139	9 574	25 793
2	Lars Asplund	38 184	6 890	22 737
3	Johan Enér	35 772	6 980	20 282
4	Jan Larsson	35 571	6 664	19 844
5	Fredrik Scönfeldt	34 253	5 774	21 912
6	Lars-Erik Lööf	33 731	10 590	18 611
7	Charlotta Wilson	31 909	5 762	21 353
8	Patrik Eriksson	31 697	4 920	19 759
9	Robert Persson	26 739	7 647	13 998
10	Anders Lustig	26 071	14 980	8 835
11	Bo Nyström	25 932	11 664	10 705
12	Åke Svensson	23 526	23 526	
13	David Legge	20 368	9 809	8 297
14	Kjell Wahlberg	20 049	3 894	12 309
15	Urban Zolland	18 459	5 935	10 592
16	Hans Björkman	12 733	2 497	8 390
17	Jan-Ole Erikstad	6 903	6 903	
18	Terje Rabben	3 831	3 831	
19	S-O Holmgren	3 113	3 113	
20	Anders Boldrup	2 386	2 386	

Totalt Klass 1		Höjd	Distans	Hastighet
1	Lars Asplund	38 184	6 890	22 737
2	Lars-Erik Lööf	33 731	10 590	18 611
3	Bo Nyström	25 932	11 664	10 705
4	Åke Svensson	23 526	23 526	

Totalt Klass 2		Höjd	Distans	Hastighet
1	Johan Enér	35 772	6 980	20 282
2	Jan Larsson	35 571	6 664	19 844
3	Fredrik Scönfeldt	34 253	5 774	21 912
4	Charlotta Wilson	31 909	5 762	21 353
5	Patrik Eriksson	31 697	4 920	19 759
6	Robert Persson	26 739	7 647	13 998
7	Anders Lustig	26 071	14 980	8 835
8	David Legge	20 368	9 809	8 297
9	Kjell Wahlberg	20 049	3 894	12 309
10	Urban Zolland	18 459	5 935	10 592
11	Hans Björkman	12 733	2 497	8 390
12	Jan-Ole Erikstad	6 903	6 903	
13	Terje Rabben	3 831	3 831	
14	S-O Holmgren	3 113	3 113	
15	Anders Boldrup	2 386	2 386	



Fortsättning på sidan 9



Före start

förankring. Med 3 veckor kvar till DM var goda råd dyra. Snabbt åkte Lasse och jag till Kalmar och tittade på en SF 27A till salu. Trots risigt skick satt den på dragkroken på hemvägen. Efter några dagars intrimning av instrument och inflygning på typen var jag redo för DM. På den tiden (1982) var 27:an en vinnarmaskin i klubbklassen. Resultatet blev DM-seger efter en händelserik vecka med mycket varierande väder och dagsresultat. Finalglidningen sista dagen kommer jag nog aldrig att glömma. Start 3 mil ut på 700 m visade sig räcka till en tryckare över mållinjen. Där kan man snacka om glidtal. Vårste konkurrenten Kjell Dalsheim startade från samma läge men landade en mil kort.

Vad skulle jag välja till årets SM? DuoDiscus, Janus, DG 1000 eller vår DG 500T. Vår gamla Janus är såld. Landets DuoDiscusar verkade redan ha piloter. Jag skickade en trevare till Borås om att hyra deras DG 1000 utan någon reaktion. Dom vill tydligen ha en namnkunnigare pilot för att marknadsföra typen i Sverige. Kvar var

alternativet att söka styrelsens medgivande till hyra av UMA. Redan nu fanns det anledning att revidera ambitionerna om en placering på övre halvan (ger direktkval till kommande SM). I bygglokalen kunde jag konstatera att vingarna troligen inte ger den utlovade prestandan. Kontakt med Wilhelm Dirks för råd om förbättringar ledde till zic-zac tape under vingen. Omslipning av ovasidan var inget realistiskt alternativ. Däremot slipade jag ner färgkanterna på registreringsbeteckningen under vingen. Vingens skick har mest inflytande i hög fart vilket låg till grund för den planerade taktiken. Glida med låg fart och bara utnyttja bara de bästa stigen. Med hjälp av markerade blåsor skulle vi kunna smyga fram och hålla oss inom de 10% vi får tappa mot DuoDiscus.

Vi kunde välja en fast besättning eller ambulerande co-pilot. För att ge fler chansen att känna på tävling blev det senare alternativet. Till att börja med fanns det 4 - 5 intresserade. På plats blev det Robert som bör-

Fortsättning på sidan 10

jade och Patrik som avslutade.

Familjen fick utgöra grundstommen till hämtlaget som under veckan kompletterades med Ulf J, Lasse A och Charlotta W.

Via Internet hittade vi en husvagn i Björklinge som ställdes upp på den fina campen som ordnats på Sundbro.

Då var de praktiska fixat och preparering av piloten kvarstod. Lite träning skulle kanske vara på sin plats. Årets första start blev en POB på 12 mil i UMA. Bra väder resulterade i en fart på 82 km/t. Inför avresan kunde jag räkna in 8 starter och 15 timmar. Lite klen men en tröst är att 6 var sträckflygningar. Dock bara 2 i UMA med tillägg för att jag åkt med Robert på en 10-mila som nästan resulterade i utelandning när jag skulle visa hur det ska flygas. Finalglidningen av Robert visade på lysande 1:36 över nästan 6 mil. DG:n går bra i låg fart.

Allvaret på plats i Sundbro börjar med förlängd briefing för genomgång av lokala bestämmelser och välkomsttal av Anders Björck (landshövding). Väderprognosen serverad av Tomas Mårtensson berättade om varmluftmassa med svaga stig och låg moln-

bas med risk för Cb.

Dag 1. Det är SM så givetvis utlyses tävlingsdag. Laddade med Volkslogger kopplad till L-Nav, Garmin III kopplad till iPAQ med WinPilot och för säkerhets skull en Garmin 12 och karta blir vi uppbogserade sist i 2-sits med 18-m gänget och juniorerna efter. Termiken som serverades översteg DG:ns egensjunk med några dm/s. Efter mycket skavande kom vi över startlinjen som en av de sista 2-sitsarna. Väl ute fick vi flyga tillsammans med de smäckra 18-m maskinerna som hade samma startlinje. Första brytpunkten Västerfärnebo fick vi aldrig se. Den var väl dold under en vägg av Cb varför vi som många andra landade på Salanda (bekvämt med flygfält). Vi svarade säkert för årets skörd av segelflygverksamhet på det fältet. Efter ett antal regnskuror blev det vår tur att få hembogsering. Att sitta i transportsläp är långtråkigt så jag bestämde mig för att testa om L-Nav och WinPilot fungerade som de ska vid finalglidning. När Sundbro visades med grön label på WinPilot kopplade jag ur. Marginalen ska vara 200 m. Vi gled sakta mot Sundbro helt enligt planerna men verkade förbruka mer höjd än planerat. Den gröna texten försvann och oron växte under hatten. Något flygfält syn-

Fortsättning på sidan 11



Koncentration

tes inte till samtidigt som höjden reducerades i rask takt. Skulle vara grannt med utelandning efter transportsläp. Med 10 km kvar och 300 m på höjdmätaren tyckte vi oss skönja ett gäng uppställda flygplansvagnar. Sista milen blev spännande men glidet förbättrades av bättre luft över ett skogsparti och vi kom fram på 150 m. Oron var således obefogad och en följd av tävlingsrosten. Ingen tävlingsdag blev resultatet av dagens övning.

Dag 2. Samma väderläge och vi tilldelades en ny liten tävlingsuppgift på 12 mil. Det var inte avskräckande även om vädret kunde bjuda på lite mer kraft. Startordningen var lika som dag 1 eftersom det inte blev tävlingsdag. Det skulle innebära nya svårigheter att skava sig till startlinjen 1 mil i motvind och dessutom få dräglig starthöjd. Farhågorna besannades då vi efter urkoppling hade svårt att komma över urkopplingshöjd. Efter mycket nötande kom vi upp till nästan 1100 m och gick mot startlinjen. Vi passerade över startlinjen på 750 m och började glidningen ut på första benet. De konkurrenter som låg inom synhåll låg retfullt på högre höjd. Inom synhåll fanns en fin Cu som skulle ge oss avstamp för vidare färd. Nere på 500 m fattades ett avgörande beslut som visade sig bli ett misstag. Glidningen avbröts och jag svängde av från kursen för att söka termik närmare Sundbro. Grunden för beslutet var en beräknad höjd på under 300 m framme vid Cu:n. Resultatet blev en hopp-lös kamp i dålig termik mellan 200 - 400 m i närheten av Sundbro. Robert kom då med den klara analysen att startlinjen inte skulle nås inom rimlig tid. Analys av trackloggar visar att MI gled efter oss på ungefär samma höjd. Dom gled vidare och steg från 350 till 1100 m under de Cu vi siktat på. Om vi bara vetat. Nytt beslut, landa och ta ny bogsering. Samma procedur upprepades med bogsering till 700 m 1 mil i lä om startlinjen. Efter en knapp timmes kämpande mellan 400 och 600 m gav vi upp och landade. Katastrofen var ett faktum, min första 0-poängare efter 10 tävlingar. Då många i klassen

gick runt banan blev gapet till 5:e platsen 366 poäng. Enda trösten var att den andra DG 500:an (IL) landade ute efter 4 mil och var endast 83 poäng före oss. Robert, som är ldrottaren i besättningen, jobbar hårt på att vi ska titta framåt och inte gräva ner oss efter missen. Tron på den egna förmågan har dock fått sig en ordentlig törn.

Dag 3. Ingen förändring väntas i väderläget. Meteorologen tror inte på tävlingsdag. Tävlingsledaren ger oss en liten fjärilsbana. Meteorologen får rätt, det blir inget flyga. Dagen kunde ägnas åt materielvård. Ny olja i domkraften till rampen i vagnen gjorde susen.

Dag 4. Något bättre väderförutsättningar för segelflyg. Dock är rätt stor risk för skurar. Det blir en liten fjärilsbana igen. Nu måste upphämtningen börja. Vi har ett bättre läge i bogserkän och ska inte behöva bli avhängda redan i starten. Precis som tidigare dagar var det stora svårigheter att komma över urkopplingshöjd första halvtimmen. Ett försök att passera startlinjen på 700 m resulterade i nytt försök. Efter lite nötande kunde vi passera på 1150 m och nu tyckte jag att läget började ljusna. Första glidning på nästan 2 mil för att nå lite trasig termik på 500 m. Vägen upp mot första brytpunkten fortsatte med i svag och oregelbunden termik. Hoppet i cockpit steg i takt med konkurrenter som låg lägre än vi. DuoDiscus är ett vackert flygplan sett från ovan. När vi närmade oss brytpunkten fick vi kontakt med flera flygplan. Vi kunde konstatera att vi inte låg sämst till. Efter rundning valde vi ett spår norr om färdlinjen och stötte på dagens bästa blåsa. Ett medelsteg på 2 m/s till 1400 m och en viss känsla av svindel gjorde sig påmind. Med ett stort blått håll framför men med god höjd gled vi mot nästa brytpunkt. Vi hade IL en km framför på samma höjd. Den gled bättre trots att dom flög något fortare än våra 120 km/t. Efter nästan 3 mil kom vi fram till något som liknade termik igen. Bara 7 km till brytpunkten på 700 m med variometern plussidan gav hopp om hemgång. Förhopp-

ningarna grusades rejält när vi kom upp på 1200 m och kunde se tydliga tecken på regn över Morgongåva som var sista brytpunkt. Vi gled i utkanten av regnet och kunde på radion höra att många hade stora problem vid brytpunkten. Efter kort överläggning blev beslutet att inte åka mot en säker utelandning utan försöka vänta ut regnet. Ett par km från Sundbro hittade vi en bra blåsa som tog oss från 250 upp till 900 m. Där fick vi det tvivelaktiga nöjet att bli fränkurvade av Meteorologen Tomas Mårtensson i Uppsala ASK 21. Jag tröstade mig med att han flög med lägre vingbelastning och inte deltog i tävlingen. Nu gällde det att få höjd för att kunna glida till Sundbro via Morgongåva och inkassera viktiga poäng. Med 1400 m på höjdmätaren visade våra computrar att det skulle kunna gå, förutsatt att det inte regnade. Vi började med ett glidtal på 36 första milen. Då kom vi in i regnet och glidtalet förändrades till 22. Nu räckte det med huvudräkning för att konstatera uppgiftens orimlighet. Fortsatt glid mot säker utelandning skulle kanske ge 30 poäng mer än att vända och landa på Sundbro. Bekvämligheten segrade och det blev hemmalandning. På kvällen kunde vi konstatera att närmsta konkurrenten valt samma avslutning. Då vi flög någon km längre knappade vi in en poäng och krympte avståndet till 82 poäng i kampen för att undvika sista plats.

Dag 5. Fortsatt varmt och labilt väder gjorde att tävlingsledaren skickade oss mot norr för att om möjligt slippa de värsta skurarna. Att kämpa för att inte ramla ner efter urkoppling ingick tydligen i denna tävling. Nu bildades dock en Cb vid startlinjen och vi steg raskt till drygt 1000 m tillsammans med övriga tvåsitsare och kastade oss ut på banan. Vi tog sikte på Blom i DG 1000 så länge han var fri från moln. Efter 25 km med snitt på 135 km/t och glidtal på 77 var det dags att tanka höjd igen. Nu var det bara svarta moln i närheten och vi steg till 1000 m varav sista 200 i regn framför en stor Cb. Fortsatt glidning mot norr och vi kunde se Blom något framför men lägre. Efter drygt 4 mil var det roliga slut. Kompakt regn över brytpunkten och ett flyg-

fält inom räckhåll gjorde valet lätt. Gryttjom fick på några minuter ta emot 10 segelflygplan och stoppa tänkta fallskärmschopp. Siste landande, Örebros DuoDiscus, råkade ut för vindskjuvning och fick avbryta sista svängen för landning i en leråker vid fältet. Den stora Cb:n växte in över fältet och vi fick söka skydd för regn igen. Nu satsade vi på hämtning med bil. Det gäller att även hämtlaget får träna. Ingen tävlingsdag då alla fastnade innan första brytpunkt. Att vi hade ett snitt på 102 km/t på 45 km ger inga poäng. Torsbys Duo kom längst men fick starta ryggsnurran nära brytpunkten på 250 m.

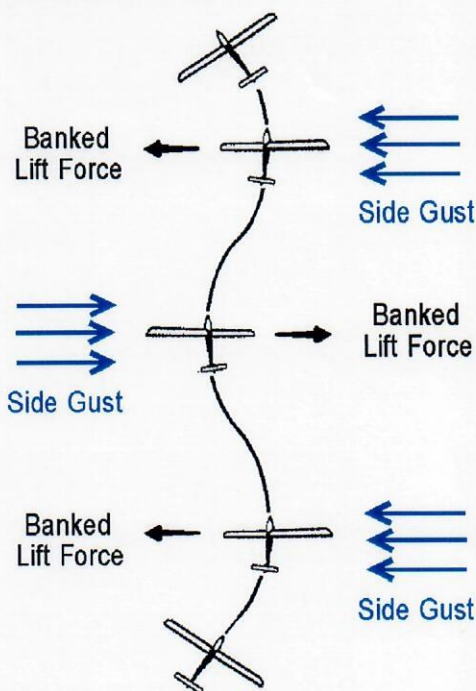
Dag 6. Nya grepp från tävlingsledaren för att försöka få till tävlingsdagar i det svårgripbara vädret. Vi fick en tid-distansuppgift som innebär att vi fritt får välja bland ett antal brytpunkter för att få till max distans inom 3 timmar. Påminner om POB i RST men med tids-

Fortsättning på sidan 13

Ny teknik

Någon som har utnyttjat denna teknik och kan förklara när det är användbart?

Side Gust Soaring



gräns och ingen min distans per ben. Laddade till tusen och stärkta av gårdagens korta övning skulle upphämtningen starta på allvar. Robert ville ha en mållinjepassage innan han släppte co-pilotplatsen. Taktiken var att börja västerut så länge vädret höll och avsluta mot norr.

Vädret visade sig bättre än tidigare dagar och vi gick ut på banan en timme efter start. Valet att gå västerut var dagens första felbeslut. Vi var snabbt nere på 400 m och fick kämpa för att dagen inte skulle sluta direkt. En brytpunkt lyckades vi fånga in på lågan och ändrade planerna raskt. Efter en ½ timme mellan 400 och 500 m kom vi upp över 1000 m och de nya planerna skulle verkställas. Nu hade nostalgikern i mig vaknat och Vendel K:a var nästa mål. Det är min första brytpunkt i karriären som rundades på 400 m i en K 8b en augustidag 1979. Efter en halvtimme med imponerande 60 km/t rundade vi kyrkan, nu på 800 m. Nästa mål var Toften udde mot nordväst. En stor Cb tornade upp och jag skulle göra ett klipp genom att åka i kanten för att glida ner mot brytpunkten i medvind. Robert hade några undrande kommentarer över mitt vägval men jag stod på mot norr och nådde maxhöjd på 1400 m vid Tierp. Då tändes ett liljeholmens i min hjärna. Jag hade suttit och flugit i medvind och skulle nu ha en präktig motvind till Toftens udde. Tablå! Regn åt väster gjorde att jag motvilligt offrade den tänkta brytpunkten för att söka oss mot söder och nya brytpunkter. En ½ timme till åt skogen utan distans att räkna. Fast besluten att ta igen en del av förlorad mark rundade vi Skogstibble och Brunna för att på nytt ta sikte på Vendel K:a. Resan upp gick bra med dryga 80 km/t och vi rundade på 1000 m vilket skulle räcka för att glida hem trots motvind. Regndroppar på vingen och Robert säger några otryckbara saker från baksits. Första milen kostade 500 m och vi låg klart under glidbanan. Men ingenting är statiskt, inte ens oflyt i segelflyg. Jag hittade ett stråk som bar och vi kunde åka nästa mil med 70 m höjdförlust och hade helt plötsligt hemgångshöjd med god marginal. Vi tar en

brytpunkt till, försökte jag övertyga Robert om. Han hade förståndet kvar och avstyrde övningen. Vi passerade mållinjen efter 2 tim 55 min så det fanns inte tid för några fler brytpunkter. Det ska erkännas att varken jag eller Robert hade stenkoll på vår starttid. Lite tur tycker jag vi var värda så här långt. En 6:e plats med våra 158 km, knappt slagna av Blom med 179 km. Pallplats skulle varit belöningen om vi lyckats passera en brytpunkt under min virriga halvtimme. Nu får vi inga poäng för om och men, det är kalla fakta som räknas. Sistaplatsen har vi nu lämnat över till IL som åkte västerut och landade utan att fånga in någon brytpunkt. Med knapp marginal hade vi dessutom passerat MI (Örebro DuoDiscus) och låg på 8:e plats.



Dag 7. Ingen större väderförändring är på gång. En något torrare luftmassa har kommit in och därmed mindre risk för skurar. Tävlingsledaren tyckte vi skulle åka 17 mil fjärrlsbana. Juniorerna som bara fått en tävlingsdag hittills får en tid-distansuppgift för att öka chanserna till tävlingsdag. Då Robert äntligen fått passera mållinjen blev det nu Patriks tur att agera Co-pilot. Gamla gubbar har lite lång startsträcka men nu börjar jag få upp tändningen och ser inte 5:e platsen som ett omöjligt mål. Två möjliga dagar att plocka in 348 p på Västerås Janus C (BB), 276 p på Norrköpings DG 505 Orion (PN), 184 p på Uppsalas DuoDiscus och samtidigt hålla undan för Örebro DuoDiscus (MI) som ligger 6 p efter. Den andra DG 500:an har givit upp efter sin 0-poängare och befäster därmed sistaplatsen.

Taktiken för dagen var tidigast möjliga start för att öka chanserna till målgång, ett måste för att hoppet om 5:e platsen ska leva vidare. Djup koncentration i skuggan av vingen före start. Det kändes att vi skulle ha chansen att klättra i resultatlistan. Fokus låg på vår uppgift, inte vad andra skulle göra. För första gången under veckan blev tiden från



Slutet

urkoppling till start utan större problem. Inom 20 min var vi på 1000 m och siktade mot startlinjen. Passage på 800 m och ingen anledning till oro. Efter 7 km kunde vi kurva upp oss till 900 m för att fortsätta den krokiga vägen mot första brytpunkten. Knappt 2 mil ut på 400 m fick vi dela blåsa med två st LS 8, en Ventus och Örebros DuoDiscus. Knackigt och krokigt kom vi fram till första och rundade på 900 m. Första fyra milen på en timme och aldrig över 1000 m. Med den farten blir det svårt att nå målet innan termiken tar slut. Varmt och behagligt i cockpit trots kortbyxor och T-tröja när vi efter 15 km på andra benet når imponerande 1050 m samtidigt som Janusen landar under oss. Kan det vara så att dom andra gubbarna börjar tröttna efter en svettig vecka. Nu gäller det att nå målet för att spöa dom med 350 p. Under oss ligger MI och en bit längre fram svänger PN omotiverat ut i det blå mot väster. I brist på bättre alternativ siktar vi på den kurvande 505:an. Torrtermiksblåsan var inte av bästa märke och efter mycket nötande kunde vi kassera in 250 m på en kvart och gå vidare från 800 m. Nu kom vi till ett

område med bättre väder och kunde kurva upp oss från 500 till 1200 m med imponerande 1 m/s. I nästa blåsa träffade vi på Blom i DG 1000 och kunde konstatera att han redan rundat andra brytpunkt och var på väg hem. Intressant var att notera hur lite han vann på oss i stiget. När vi närmade oss andra brytpunkten inträffade något överkligt. Efter ett medelstig på 2,7 m/s befann vi oss på 1300 m och hoppet om hemgång tändes ordentligt även om det återstod drygt 8 mil. Efter rundning på 1100 m var min plan att återvända till drömstiget. Jag tog sikte på en mörk Cu och satt och väntade på det stora suget. Det kom aldrig något sug. Hade den hunnit dö redan? En titt på trackloggen i efterhand visar att jag styrde mot fel Cu. Kursen var 10 grader för långt österut. Förbryllad styrde jag vidare mot Sala och tog sikte på gruvan som räddat mig från 300 m på en 30-mila under SM 1986. Bara några svaga ryck och fortsatt letandet över Sala. En kvart med 0,2 m/s över Salanda och vi befann oss på 750 m för att fortsätta mot Kärrbäck som var sista brytpunkt. Vädret såg inte hopp-

Fortsättning på sidan 15

löst ut. Nu slocknade iPAQ och Patrik fick mata mig med navigationsuppgifter från baksits där Volksloggern var monterad. Jag skrotade några svaga stig och rundade på 550 m med 4,5 mil kvar till Sundbro. En blåsa till och vi kunde komma hem. Den blåsan hittade jag inte denna dag och resten blev en fördröjd resa ner mot den oundvikliga utelandningen. Sista 5 min på 200 m gav ingen ökad höjd och jag valde att landa på det största fältet i området. Jag hade noterat att det var växande gröda men gjorde bedömningen att det skulle gå utan problem. Normalt ska landning i sädesfält undvikas men jag hade inte lyckats spana in ett slaget fält i närområdet. Final, utflytning och sättning gick utan problem. Men sen hände det saker. Samtidigt som hjulbromsen sattes åt rullade hjulet i någon ojämnhet och jag förvandlades till passagerare. Det yrde vetekorn och dammade för att sen bli helt tyst. Med nosen i riktning mot inflygningen kunde jag konstatera att ground-loopen var

ett faktum. Tror du den höll? Hör jag Patrik fråga. Jo, det kändes mjukt och vi snurrade med hög bak svarade jag. Dj.....ar! Kommer från Patrik som nu öppnat huven och konstaterat förödelsen. Bakdelen av UMA hade inte pallat för den snabba vändningen. Många tankar roterar i skallen men faktum kvarstår. Jag har efter 26 år, 1100 flygtimmar, 28 utelandningar och två tidigare ground-loop (senast 1984) lyckats sätta sönder ett flygplan. Vi har inte ens ett stukat finger vilket får betraktas som stort plus i sammanhanget. Några samtal till tävlingsexpeditionen, laget och flygsäkerhetsmannen (Torleif Hjort som en gång i tiden lärde mig flyga) före den stora analysprocessen startade. Vad var det som gick fel?

Rent tekniskt räckte inte frigången (på ca 15 cm till säden) till den vingsänkning som kom när huvudhjulet rullade över ett traktorspår som diagonalt korsade utrullningsvägen. Vänstervingen fastnade i säden och flygplanet roterade nästan 180 grader. Hastigheten på rotationen räckte för att vrida av bakkroppen 50 cm från fenroten.

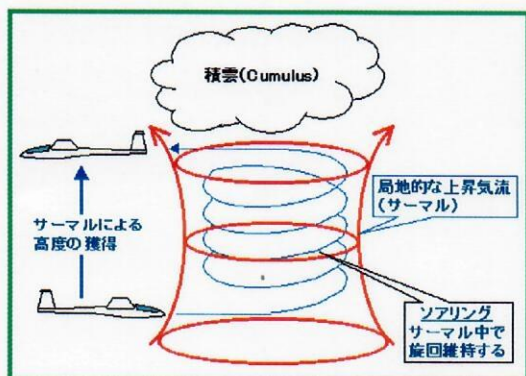
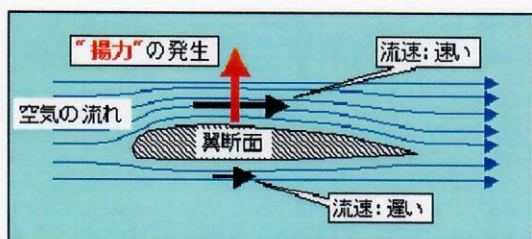
Det var mycket som gick fel men faktum kvarstår. Flygplanet var satt ur drift för resten av säsongen. Mycket trist, men jag hoppas att det inte bromsar fortsatt tävlande från Älvsby FK. Jag är övertygad att tävlingsverksamhet utvecklar klubben.

Själv är jag kluven. Sluta tävla? Ta ny sats? Med lite distans till SM-veckan kommer jag säkert att delta i fler tävlingar. Jag kommer då att satsa mer på personliga förberedelser och inte lita på gammal rutin. Tävlingskompetens är färskvara i mycket större utsträckning än förmågan att sträckflyga på hemmaplan under goda förhållanden.

/BoVi



En liten teorirepetition från öster-landet





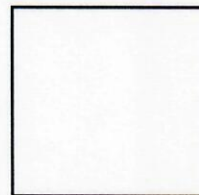
Avsändaradress:

ÄLVSBY FLYGKLUBB
Box 127
971 04 LULEÅ

Webbadress:

www.alvsbyflygklubb.com

B



Mottagare:



Skolning i Piteå maj 2003. Foto: Lars K.