

Cumulus

Nummer 1 År 2000 Årgång 43

Stockholms Segelflygklubb

Februari

Ordförande: Dags att värma upp för segelflygåret 2000. Läs hans spalt! **sista sidan**



Anders Ahlén berättar om sina äventyr med "Ior" **sidan 5**

Rudi Kovar har tyvärr gått bort... Vi kommer alla att minnas honom som en stor person. Åke Pettersson har av denna anledning skrivit en minnesruna. **sidan 4**



Vi måste ju ha med ett klassiskt cumulus på framsidan... Här är det!

ÅRS- MÖTE 2000

DEN 24 FEBRUARI
KLOCKAN 19.00
TOMTEBOGATAN

Redaktörernas spalt

När vi läste igenom förra numret av Cumulus i tryck insåg vi att vi glömt önska alla glada segelflygare god jul och gott nytt år. Med tanke på millennieskiftet kändes det såpass löjligt att vi nu verkligen vill framhålla en riktigt, riktigt god fortsättning.

Just i år tror vi faktiskt fortsättningen kan bli till och med lite extra lovande. Den nya styrelsen verkar ha blivit eggad av det ibland lite låga engagemanget och har börjat planera reformer gällande bland annat arbetet på Byggis. Mer bestämda arbetsgrupper med klarare uppgifter ska arrangeras så att vi slipper fenomenet när medlemmar bara åker in lite när de känner för det, inte hittar något roligt att göra och sedan åker hem igen. Klubbens utgifter ska också bantas så att vi kan börja köpa lite flygplan. Det ser alltså ut att bli något av en liten synnerligen trevlig renässans för SSFK, vilket vi tackar för. Alla för-

bättringar är ju... förbättringar. Faktiskt.

Händer det som bör hända har vi alltså en bättre fungerande samt rikare tid framför oss. Det är sällan man känner sig motiverad att spara, men när det viskas om möjligheten att om ett par år få glida fram i en Duodiscus kan redaktionen lugnt tänka sig att övergå till tidningspapper.

Vi önskar alla medlemmar Ett Gott Nytt Millennium!

Cu rättar...

Bosses Fiat är självklart (?) himmelsblå och inte vit, som nämndes i det förra numret. Det har dock påpekats att den även setts vit under vinterhalvåret...

Deadline

Nästa nummer beräknas komma ut i slutet av februari. Deadline är satt till **den 8 februari**.

Foton på framsidan tagna av:
Staffan Trägårdh

CUMULUS

Ansvarig utgivare:
Ordförande Gunnar Lindström

I redaktionen:
Elias Nyberg: 08-711 21 70
Kristoffer Labuc: 08-86 43 38
E-mail: cumulus@ssfk.se

ÅRSMÖTE 2000

DEN 24 FEBRUARI
KLOCKAN 19.00
TOMTEBOGATAN

Det är dags för det årligen återkommande årsmötet. Självklart bör alla som har möjligheten att infinna sig komma!

CUMULUSPOKALEN

Mikael Högstadius är 1999 års vinnare av Cumuluspokalen. Som synes var det ganska jämnt mellan honom och tvåan Magnus Mårtenson...

Tyvärr har vi inget mer rörande tävlingen, eftersom mannen som tog stort ansvar för bl.a. Cumuluspokalen, Rudi Kovar, mycket tragiskt avlidit.

Placering	Namn	Poäng
1.	Mikael Högstadius	23.736
2.	Magnus Mårtenson	23.600
3.	Christian Olausson	19.450
4.	Bo Berglund	13.720
5.	Fredrik Folkesson	12.695
6.	Niclas Schoppenhauer	8.690
7.	Lars Mattson	5.000
8.	Gloria Stenfelt	4.700
9.	Per Jutemar	3.300
10.	Martin Antvik	3.000
11.	Adam Szmilichowski	2.060
12.	Olle Andreasson	1.680
13.	Per Larsson	1.575
14.	Kenneth Amelöf	500

Kalle har flyttat!

För att slippa fylla i flyttkort till alla medlemmar som jag känner, och därigenom dra på mig skrivkramp meddelas endast på detta sätt att jag flyttat. Jag har blivit sambo med Kerstin i Upplands Väsby.

Kalle Rydning

Industrivägen 8, 4 tr.

194 77 Upplands Väsby

Ny tel. 590 729 00,

mobil 0702-366 786

En tankeställare...

Q: What is the difference between a pilot and a pig?

A: The pig doesn't turn into a pilot after 6 beers.

Minnesruna över Rudolf Kovar

Rudi Kovar finns inte längre bland oss. Han avled i slutet av förra året efter en långt flygarliv. Rudi blev 69 år.

Rudi började sin flygarbana i sitt första hemland, Tjeckoslovakien där han var välkänd i segelflygarkretsar. Efter Prag-kuppen 1968 flydde Rudi med sin familj till Sverige. Han blev tidigt medlem i vår klubb och blev en av klubbens aktivaste medlemmar. Han tävlade flitigt i RST och var under en tid delägare i Libellen SE-TFS. Som en mycket aktiv bogserförare och segelflyglärare var han en stor tillgång för klubben. Efter en hjärtoperation fick han sitt certifikat indragit. Det var ett hårt slag men Rudi fortsatte oförtrutet att hjälpa sina klubbkamrater och att tävla i tvåsitsare.

Större delen av somrarna bodde Rudi i sin husvagn ute på Långtora. Han hade alltid kloka synpunkter på verksamheten på fältet och ”koll på läget”. Rudi hade ett brinnande flygintresse och var en skicklig pilot. Han hade en lite kärv utstrålning men ett hjärta av guld. Han hjälpte alla kamrater gamla som unga, att bli duktigare piloter. Det var också Rudi som skötte Cumuluspokalen för att uppmuntra nyblivna piloter att börja tävlingsflyga under enkla förhållanden. Resultatet av denna satsning har under årens lopp satt sina spår i resultatlistorna inom segelflyget i Sverige!

Åke Pettersson

Äventyr med Ior

Millenniumets sista Östsvenska Mästerskap har lagts till handlingarna. Det första som undertecknad flyger på egen hand.

Precis när SM i 15- och standardklassen var avslutat, två veckor innan ÖSM, pratade jag med pappa som lyckats direktkvalificera sig till nästa års SM. Till min fördel eftersom jag då hade ett flygplan att disponera på ÖSM. Genast blev det bråda dagar med förberedelserna. Tillstånd skulle inhämtas hemifrån, lag och boende behövde fixas. En lagmedlem fick jag tag i redan samma kväll, Gloria. Tyvärr saknade laget körkort. Vem dyker upp med en räddande hand om inte mamma.

Eskilstunagänget hade hyrt en husvagn där det fortfarande fanns lediga britsar, så här vilade inga ledsamheter. Tar chansen och sticker en dag tidigare ifrån jobbet för att hinna flyga någon start på Långtora. Vädret visar sig från sin vänliga sida och med vatten i vingarna ger jag mig ut på en 16-milabana som resulterar i snitffart på 106 km/h, klart över förväntan. Klantigt nog använde jag strax över dom tillåtna 1000 m i differens mellan start och mål och hastighetsresultatet till RST blir underkänt.

Allting packat och klart, bara att ge sig av till Sundbro. Nästan i alla fall, om det inte vore för att laget är ute och flyger en 10-mila i en Bergfalke i regntunga skyar. Lagom som man står vid bussen hotar dom dessutom med att landa ute vid Heby. Efter att ha kurvat upp sig och kommit en bit på väg var det dags igen, strax norr om Ryssjön. På svagt stig, viljestyrka och skogshang lyckas dom dock komma hem.

Lovande prognos för första dagen och tävlingsdag utlyst. Sundbro - Möklinta vägkors - Bodås gruva - Enåker ka - Sundbro, totalt 184,7 km. Vädret är inte direkt lysande men det går att hanka sig sakta framåt. Första benet har jag sällskap med Börje Eriksson som flyger utom tävlan. Tyvärr ligger jag ca 150 meter lägre än Börje och blir tvungen att stanna och tanka säkerhetshöjd. Ensam blir jag inte länge, stöter ihop med Tomas Hammarbäck från Eskilstuna, även han i en LS-6:a. Det blir räddningen för oss båda.

Medan dom flesta andra stannar i spe-naten lyckas vi tillsammans sakta komma hem. Inte utan att vara nära utelandning några gånger. På sitt egna magiska sätt lyckas även Leif Eriks-

son ta sig runt och komma hem någon timme senare när vädret såg helt dött ut. Vilket innebär att vi är precis mer än dom 25% av deltagarna som måste åka mer än 100 km. Medan jag är ute och hämtar en av dom plötsliga fältbiologerna granskar tävlingsledningen GPS-loggen. Jag har lyckats missa startlinjen med så lite som 50 m i sidled och på grund av det blir det ingen tävlingsdag. Tompa som skulle tagit hem dagssegern är måttligt road.

Dag 2 får jag dyrt och heligt intyga över radio att jag verkligen gått över startlinjen. Banan vi skulle avverka var Sundbro - Enåker ka - Östervåla - Långtora flp - Sundbro, totalt 145,8 km. Visa av gårdagen flyger Tompa och jag tillsammans. I en snygg rote anfaller vi Bengt Magnusson från Eskilstuna som ligger och kurvar med sin LS-4 strax innan Långtora. Vädret är inte alltför bra, speciellt inte mot Långtora. Smart hade varit att ta den höjd som gick att få men efter bara ett halvt varv yttrar Tompa dom numera berömda orden ”Äh, vilken gubblåsa. Vi drar vidare”. Tur för oss var nog att vädret blev bättre vid Långtora så vi slapp landa. Sista biten hem bjöd ändå på nervösa upplevelser på låg höjd, tillsammans lyckades vi kurva upp oss och hålla en tät rote hela vägen över mållinjen. Allt för publiken.

Följande två dagar bjöd inte mycket flygning. Istället roade vi oss kungligt på Fyrishovsbadets relaxavdelning, något som jag varmt kan rekommendera. Bubbelpooler, ång- och våtbastu, vattenrutschkanor och bar. Vad mer kan man begära.

Först på torsdagen blev det nya flygförsök. Dåligt väder och uppskjuten briefing. Till slut blev vi uppskickade för att flyga Sundbro - Fläckebo kyrka - Östervåla kyrka - Sundbro. Dessvärre kom vi inte ens till första brytpunkt innan en regnvägg effektivt stoppade framfarten. Några lyckades inte hålla sig flygande utan blev tvungna att landa på flygfältet i Sala. Dom flesta som var kvar i luften försökte vänta ut regnet för att kunna glida igenom för att åtminstone runda första. En pilot fick idén att försöka flyga runt denna massiva vägg, med utelandning vid andra brytpunkt som resultat. Notera dock att han som alla andra inte passerat första brytpunkt. Snabbt blev han döpt efter utelandningsplatsen, Månkarbomannen. Regnväggen släppte inte greppet utan tvingade alla väntande piloter närmare och närmare Uppsala. En pilot försökte glida igenom och precis som förväntat fick han landa där. Resten åkte hem och landade på Sundbro.

Ny dag och nya möjligheter, dessutom såg vädret lovande ut. Banan blev 206,2 km via Sundbro - Möklinta - Torsåker kyrka - Morgongåva - Sundbro. Min rotetvåa mådde pyton och funderade på om han skulle flyga över huvudtaget. Insåg att all flygning skulle få göras på egen hand, vilket var väldigt synd med tanke på hur samstämda Tompa och jag var. Likt en lång orm ringlade nästan hela startfältet i 15-m/standard iväg längs första benet. Ett jäkla möande enligt mig med kurvande i nästan varje blåsa och flacka varv. Discusarna hade fördel av sin koefficient gentemot mig och jag var tvungen att flyga ifrån dom om jag skulle ha en chans. Vädret var krytt och det steg skapligt, bara att stå på och hänga av dom andra. Jag lyckades skaffa mig en ny rotekamrat i Tonny Olsson på väg till andra brytpunkt. Nu hade jag helt plötsligt koefficientfördelen på min sida. Efter andra brytpunkt hade vi olika uppfattning om vägvalet, min något västligare väg visade sig vara vinnande. Kunde titta ner på ett flygplan med winglets som visade sig vara Tonny's ASW-27. Sen var det bara å åk. Kändes konstigt att ta hem dagssegern i konkurrens av dom stora pojkarna, något förvånad men ändå väldigt glad.

Tävlingsledningen utlyste tävlingsdag på lördagen som var sista möjliga dag. Klubb-/tvåsitsklassen hann komma

upp i luften och fick kämpa för att hålla sig flygande och inte driva iväg i den starka vinden. Några gjorde desperata försök och gick till och med över startlinjen. Allt medan 15-m/standard stod och tittade på från marken. För vår andel blev det aldrig mer än en rangerövning, efter att alla unisont dragit sig ur. Efter några timmars nervös väntan på att tävlingsdagen skulle bli avblåst stod det klart. 29 år tidigare hade Hasse Ahlén vunnit på Uppsala. Nu hade lotten fallit på mig, både lite förvånad och väldigt glad fick jag ta emot första priset på avslutningsfesten. Tillsammans med Magnus Ottäng i tvåsits-/klubbklassen hade vi lyckats försvara Stockholm segelflygklubbs färger väl.

Stort tack till hela mitt lag bestående av Erik Ahlén, Christina Ahlén och Gloria Stenfelt. Allt roligt och tokigt tillsammans med Tomas Hammarbäck och Mikael Engström hjälpte också till. Min trogna maskot Ior hade genom att klamra sig fast vid svanhalsen lugnat en stressad pilot. Nu hoppas Ior och jag att Rita ger oss tillåtelse att flyga SM nästa år.

Anders Ahlén

Ordförandens spalt

Millenniumskiftet ligger nu bakom oss. Trots alla olyckskorpar inträffade inga större datorhaverier i samhället utan allt blev som vanligt.

Vi har nu framför oss ett nytt segelflygår. Klubbens framgångar i RST under 1999 har varit imponerande. Det gäller nu att vi tar nya tag inför årets tävlingar och ser till att få våra deltagare upp på prispallarna i allt från SM till olika deltävlingar i RST. Skall vi lyckas med detta i år och i framtiden så gäller det att fylla på med nya förare. Här hoppas jag att alla gamla "tävlingsrävar" drar sitt strå till stacken. Ett bra sätt är att redan nu börja planera för träningsveckor i början av säsongen.

Närmast ligger det framför oss att få vår flotta flygduglig och fräsch. Skall fjällflygarna få sina flygplan flygklara och skall vi ha flygplan att flyga med när säsongen börjar så måste alla hjälpa till. Det har varit lite dålig uppslutning på Byggis under hösten. Våra tekniker och gamla stöttepelare har ofta varit ensamma i lokalen! Nu måste vi alla skärpa oss och komma till Byggis om allt skall bli klart i tid.



Stockholms Segelflygklubb

Tomtebogatan 11, ög
113 39 Stockholm

Postgiro: 5 86 41-2
Bankgiro: 511-8955
Organisationsnr: 802002-9537

Sekretariatets öppettider:
måndagar och tisdagar
klockan 18.00-20.00

<http://www.ssfk.se>

Viktiga telefonnummer:
Sekretariatet: 08-32 37 99
Byggis: 08-32 17 21
Tullingehangaren: 08-778 70 49
Dimonabokning: 08-778 70 73
Långtora klubbhus: 0171-41 20 95
Långtora fält/hangar: 0171-41 20 53