



CUMULUS

Stockholms Segelflygklubb

www.ssfk.se

Nr 3 Nov 2004 Årg 47

Ansvarig utgivare:
Ordförande Jan Mattsson

I redaktionen:
Bernt Holmberg
mail: cumulusred@ssfk.se

Stockholms Segelflygklubb
Tomtebogatan 11, ög
113 39 Stockholm

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



Stockholms Segelflygklubb

Tomtebogatan 11, ög
113 39 Stockholm

www.ssfk.se

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

Sekretariatets öppettider:
måndagar 18.00-2000

Viktiga telefonnummer:

Sekreteriatet: 08-32 37 99
Byggis: 08-32 17 21
Dimonabokning: 08-778 70 73
Longtora klubbhus: 0171-41 20 95
Longtora fält/hangar: 0171-41 20 53

Prova på dagen med motorsegelplanet Dimona

Prova på dagen med motorsegelplanet Dimona, genomfördes som planerat söndagen den 26/9 i ett väder som bara blev bättre och bättre under dagen. Kalle Rydning var på plats och gjorde en fantastisk insats från tidig morgon till sen kväll med att visa Dimonan och sedan köra provlektioner med alla tio som hade anmält sig först. Mina intryck är att kärran är mycket komfortabel och en trevlig maskin att flyga och jag kan bara rekommendera den.

Motorsegelplan blir ju bara mera poppis på kontinenten, och borde kunna bli det även här. Man klarar att ta sig upp i luften själv, och slipper bogseringen att hålla reda på. Det finns ju också mera motorseglare av typen segelplan med hjälpmotor som är fantastiska segelplan när hjälpmotorn fällts in, tex DG-808 och Italienska Taurus, den sistnämnda är en tvåsits sida vid sida. Båda har skjutande motorer bakom vingen, och motor och propeller fälls in i kroppen efter start. Bästa glidtal uppges till 1:45 för DG-808 respektive 1:40 för Taurus.

Omslagsfoto: Jan Rehn, SM 2004 baksits DG-1000 med Åke Pettersson

Redaktören har ordet

Sommaren blev som vanligt hektisk och alldeles för kort, men jag hann en bit på vägen mot ett segelflyg certifikat! Vill verkligen tacka alla entusiastiska som ställt upp, lärare, bogserpiloter klubbmedlemmar etc etc ingen glömd. Tror nästan att jag börjar gilla Bergfalken i alla fall, trots den gammeldags approachen den sänder ut. Längtar till nästa sommar då jag hoppas få flyga någon plastkärra. Ett nytt nummer av Cumulus ska sättas ihop och jag får tacka för alla som bidragit.

Det går bra att skicka in mera, till mail adressen cumulusred@ssfk.se bidragen vill jag helst ha i text eller RTF format (.rtf), bilder ska helst vara i TIFF (.tif) eller om det inte går i JPEG (.jpg) format.
Bernt Holmberg redaktör.





DG-808 DG Flugzeugbau GmbH

Sommar, sol och SM i segelflyg

Efter att ha varit funktionär under SM-veckan försöker jag sortera intrycken. En fantastisk tävling med 8 flygdagar av 8.

Som ansvarig för kioskverksamheten kunde jag inkassera välbehövliga pengar till klubben. Jag fick också förmånen att följa med Åke Pettersson en tävlingsdag i baksits på den DG-1000 vi hade hyrt in från Segelflyget. Det var mycket intressant och spännande att se att det går att åka långt också när det är blåväder. Det fanns också plats för lite klubbflygning på dagarna när tävlingsflygarna var ute på banan och en dag var jag till Möklinta med UGI.

Vi har inte fått igång alla flygplan som jag hade räknat med. Blaniken har inte kommit i luften och inte heller K8:an SZE, men när ni läser det här skall de vara flygande. För att se statusen på flygplanen när det gäller datum för årstillsyn och periodiska besiktningar så finns en flik i flygledarpärmen i bussen med dessa uppgifter.

Vi har brist på vagnar till flygplanen. Till Bergfalke och K8 har vi f.n. ingen transportmöjlighet efter det att jumbovagnen såldes. Vid akuta behov måste vi låna vagn. Vi planerar att komplettera Blanikvagnen så att vi kan köra Bergfalke och K8 i den. Om det blir den lösningen så blir det klart under sommaren. Till våra 3 Discusar har vi 1 vagn. Vi har nu köpt tillbaka en vagn som vi hade för våra Cirrusar och den kommer att göras i ordning så att vi kan köra Discusar i den. Vagnen till LS-6:an blev stående i Tierp i samband med hämtning av utelandare. En mindre lyckad konstruktion orsakade materialutmattning. Vagnen finns f.n. på Långtora och kommer att repareras snarast möjligt.

Jag har börjat planera höstens och vinterns underhållsarbeten. Det finns några större projekt. Vingarna på TBL skall dukas om. En vinge på UMF skall slipas och gelcoat skall sprutas på och slipas. Båda vingarna på UFH har ytsprickor och de skulle behöva åtgärdas. UKH skulle behöva fräschas upp. Sedan tillkommer årstillsyn på alla flygplan. Stora jobb kommer att göras på byggis och mindre på Långtora. Jag räknar också med jobb på dagtid i byggislokalen under den tråkigaste årstiden november-december. Jag skulle vilja ha kontakt med medlemmar som är intresserade av att jobba på byggis med flygplanen. Jag skulle också vilja veta vilka som kan tänka sig att jobba med flygplan på Långtora under oktober månad. Jag kommer också att lägga ut byggistjänstgöring på medlemmar som inte är engagerade i någon annan verksamhet. Om vi skall kunna driva underhållsverksamheten ideellt så måste också medlemmarna ställa upp och det har varit lite så och så med den saken de senaste åren. I annat fall så får vi börja fundera på att sälja flygplan och kanske köpa underhållstjänster och det tror jag inte någon är intresserad av.

Byggchefen Jan Rehn

Stora städardagen på Långtora är nu avklarad!

Det började med kyla och duggregn och avslutades med en stor varm höstbrasa. Ca 30 medlemmar var på plats (ca 20% av klubbens flygande medlemmar), för att sopa, skura, bära ut sopor, vinternatta bussen, montera ner flygplan, köra grejor till byggis mm, mm.

Årets städdag kan nog bedömas som en av dom bättre på senare år. Massor av saker blev gjorda, det gick snabbt och stämningen var trevlig.

Det hela avbröts endast av att Klubbmästarinnan med gott bistånd av ett antal medlemmar, serverade rykande het ärtsoppa och varma korvar i långa rader.

Det hela avslutades med att vi eldade upp en massa sly och träd från röjningarna i somras. Det fattades bara lite valborgssånger...

Ja, några medlemmar fick också en stark längtan av att grilla korv på den fina glöden. Ni skall ha ett stort tack ni som deltog i städningen, ni gjorde ett **kanonjobb!**

Nu kommer verksamheten på byggis att starta upp så sakterliga, så är du sugen på att få lite arbetstid och ha lite trevlig samvaro under årets mörk tid, ta kontakt med byggchefen Jan Rehn.

Peder Ek

Fjällflygläger

Det första fjällflygmötet inför 2005 års läger hade vi onsdagen den 20:e. Ovanligt välbesökt även om det bara var en som inte hade varit i Ottsjö tidigare.

Det är totalt 19 personer som planerar åka till Ottsjö med fördelningen 13 st vecka 10 och 14 st vecka 11. Nu är det så att det inte bara är i Ottsjö som det ordnas läger på vårvintern. I Norge i Vågå ordnas läger och två av Ottsjödeltagarna kommer att dra till Vågå från Ottsjö med en 2-sitsare och en 1-sitsare. Dessutom kommer Peder Ek och några till att åka till Vågå direkt.

ASK-21 UKH och Discusarna UGI och UMF kommer med till Ottsjö. UKH och UMF finns på byggis för årstillsyn, uppfräschning och preparering. Dessutom skulle vi behöva en 2-sitsare till.

Torsten Ingers har vilda planer på att flyga upp Dimonan till lägret. Nästa möte bestämdes till den 24/11 då vi skall fördela ansvaret för alla grejor som skall med.

Janne Rehn - sekreterare i fjällflyggänget

Flyg Tyg eller Retro RST

Här kommer nu den utlovade del 2 på denna artikel. Du kommer säkert ihåg att utgångspunkten var att man mycket väl kan flyga både sträcka och delta i rikssegelflygtävlingen RST med tygplan och att det fanns en mängd fördelar med detta varav en är att man inte behöver flyga så långt (50 km) med flygplan som har lägre koefficient än 90. Sådana plan i vår flotta är Bergfalke,

K8, Blanik och Dimona(!). För att delta måste man dock ha en GPS. Jag förutsätter att du har skaffat en sådan - du fick ju en mängd goda argument för detta i förra avsnittet. Nu är vi (nästan) klara att flyga! Följande fyra steg leder till ett godkänt RST resultat

- 1.Förberedelser
- 2.Flygning
- 3.Utvärdering
- 4.Rapportering

Av dessa är 1 och 3 mest tidsödande och kräver egentligen egna förberedelser, men vi tar det i tur och ordning.

1.Förberedelser

För att det här skall lyckas behöver du:

En FAI sportlicens. Ordnas via Per Carlin 070 332 52 20.

En GPS med inprogrammerade brytpunkter och bana. En bana jag kan rekommendera är följande: Start Jädra (södra delen av Fjärdhundra) N59 42 50 E17 02 00

TP1 N Österundasjön (ungefär det lilla surhållet) N59 49 50 E17 08 00

TP2 Jädra

TP3 N Österundasjön

Mål Långtora fpl N 59 44 52 E17 08 55

Hur banorna får se ut och övriga regler hittar man i Segelflyghandboken (SHB) 720ff. Finns på Byggis och på Segelflygets hemsida. Om du har en vanlig GPS behöver du också en barograf. Dessa finns i flera exemplar i Bussen. Enklaste sättet att lära sig hur de fungerar är flygvarianten på KSSSs knopskola. (Man lägger till vid KSSS brygga i Sandhamn, gärna middagstid, och förtöjer med rosett. Brukar ge minst 2 timmar gratis expertutbildning i knopslagning). Leta reda på en barograf, ta ut den ur bussen och höj den upp ner medan du låtsas försöka se om visaren rör sig. Inom

kort kommer du att veta allt om barografer. Du måste också fylla i en deklARATION av hur du tänker dig att flyga. Hur det går till står också i SHB 723. Om du har en Volkslogger slipper du det mesta av det här - men priset är högt! Blir TygFlyget tillräckligt poppis kanske vi kan få installation i tygplanen så klubbens Volksloggrar kan kopplas in - men ännu så länge funkar inte det. Klar för start!

2. Flyg och njut!

Se upp så du inte kommer in i Lena med för hög höjd vid start och flyg inte in i Sundbro om du inte är säker på att den sektorn är öppen. För godkänd rundning räcker att du har en registrering inom 500 m från TP. Du måste starta bakom startpunkten. Du får helst inte ha mer än 1000 m höjdförlust mellan start och målgång. Är det bra väder kan du efter målgång lägga till tre nya ben, sk POBning och öka dina poäng. Du har ju kollat SHB och behöver inte fundera nu på vad som gäller. Landa! (I varje flygning kan man tävla i upp till tre grenar: Höjdvinst, Hastighet och Distans. Kommer du inte runt kan du alltså fortfarande rapportera en Höjdvinst - glömmer du barografen kan du fortfarande rapportera Hastighet och Distans.)

3. Nu börjat det bli lite datanördigt.

Slå av GPS och barograf efter landning. Hur du utvärderar barogrammet är självklart - notera höjdvinsten för kommande behov. Fyll i uppgifterna på baksidan och be den Officielle Observatören (dvs närmaste person som har sportlicens) att skriva på. För att tömma loggen ur GPSn behöver du nu:
Kabel - köps för en bråkdel av tillverkarnas pris hos Clover.
Programvara för att ladda ner loggen. Segelflygförbundets rekommenderade gratisprogram Gardown är en verklig utmaning att använda. Fungerar dessutom inte för senare modeller av Garmin. Jag föreslår

Gartrip istället - hämtas på www.gartrip.de Gratisversionen räcker antagligen, men en full licens kostar \$30 eller €30, valfritt vilket, och är programmet är faktisk bra att ha i många sammanhang. Programmet är tyskt med lite egendomlig struktur, men fullt användbart (engelska menyer). En poäng är att man får ut höjdkurvan, även för Garmin 12 - att jämföra med barogrammet. Funkar även med Magellans GPSer. Läs alltså in loggen från GPSn och spara den som *.trk någonstans där du hittar den. För att kunna rapportera din flygning återstår nu att konvertera filen till *.igc format och att utvärdera flygningen. Detta görs i ett utvärderingsprogram, av vilka det finns ett flertal kommersiella, tex Winpilot och SeeYou. Det av Segelflyget anvisade gratisprogrammet Igcview har jag inte lyckats få att fungera, men försök gärna och berätta om det lyckas. Under tiden kan du skicka filen till någon som har lämpligt program och få flygningen utvärderad. Per Carlin anvisar gärna. Nu bör du ha höjdvinst, medelhastighet (med två decimaler), flugen sträcka och en igc fil som resultat av dina vedermödor - utvärderingen är klar! Som synes kräver detta en del förberedelser. Du har bara åtta dagar på dig från flygningen, så öva gärna i förväg! Över till nästa fas - rapporteringen.

4. Med uppgifterna ovan i handen loggar du in på Segelflygets hemsida och RST Online.

Din första uppgift är att registrera dig själv. För att göra detta behöver du klubbens lösenord – STO7189. Din egen kod är STO följt av ditt medlemsnummer. Nästa steg är att rapportera ditt resultat. Det finns en föredömligt fungibel självräknande blankett - använd den. Markera rätt flygplanstyp. Glöm inte att bifoga din igc fil och skriv gärna någon klämmig kommentar för andra att njuta av. Kommer du på att du gjort fel går det bra att gå

tillbaka ock ändra – även efter flera dagar. Du har nu genomfört och rapporterat din första RST flygning - Grattis! För att stimulera till fortsatta flygningar sätter klubben upp ett elegant vandringspris och tre 600 m bogseringar till Ettan, två till Tvåan och en till Trean för bästa sammanlagda resultat i tygplan under 2004. Enda övriga villkor är att du tävlar i klass 2, dvs har aldrig flugit 300 km och att resultaten är korrekt rapporterade. Prisutdelning på valmötet!
CalleC

Ett litet inlägg om sexans haveri

Många har säkert sina funderingar över årets haverier. Dessvärre, en dålig erfarenhet rikare kan jag säga att jag nu är en siffra i den negativa statistiken, vilket ingen av oss önskar. Jag kan bara svara för mitt eget haveri, vilket man knappt behöver nämna att det var helt onödigt. Däremot vill jag gärna berätta om detta haveri, så att andra inte behöver göra samma misstag som jag.

Som de flesta vet har den mellersta sommaren inte bjudit mycket till höjdarväder för oss segelflygare. Just den här dagen låg det spridda regnmoln runt Långtora, och det närmaste låg bara 4-5 kilometer nordost från fältet, när jag valde att starta. Med lite tur så skulle det passera norr om fältet, var min bedömning. Till min dåvarande glädje steg det naturligtvis som en kork i kanten på regnet, och ”stignerven” tog över.

Väl uppe på dryga kilometern drog jag mig sydväst åt, till gränsen av sektor Lena, för att vädret helt klart var mycket bättre där. Låg och tryckte under ett cumulus tillsammans

med UGI, då jag snart insåg att regnet faktiskt inte skulle passera norr om fältet. Gjorde en snabb bedömning att forcera en landning till hemmafältet, innan regnet skulle dra in. Tidigare erfarenheter från regn var att det kommer in snabbt, därför var det bråttom, innan regnet låg över fältet.

Insåg att normalt landningsvarv (norr om fältet) inte var möjligt, och ropade upp mina avsikter att landa högervarv stråk 07. $\frac{3}{4}$ broms ansattes, (max vid 10 grader klaff) och kurs mot nedflygningssektorn lades. Vid det här laget gick min hjärna helt på bedömning, och hemmafältet var det som hägrade. Höjdmätaren glömdes helt bort (ett oerhört bra verktyg, även om man skall kunna landa utan den). På min kurs mot nedflygningssektorn ropade UGI upp och undrade vilken bana jag var på väg emot. Orienteringen var det ju inte fel på. Då hjärnan vaknade till insåg jag att det bara var 200m höjd kvar, när jag väl svängde in på medvinden, alldeles för lågt för en regnlandning, speciellt som regnet redan nu hade börjat lätt.

Nåväl, rapporterade medvind stråk 07 till Långtora, och efter ett snällt påpekande från UGI fälldes även landningsstället ut. Det tänkta märket passerades på 150m, så under normala fall var ju höjden inte några problem. Nu var ju det här inte normalfallet, dock. In på halva basen tömde molnet ur sin vrede mot min dumhet. Genade in på final, och insåg att jag inte såg mycket längre än Holgers stuga. Fältet gick inte att bedöma, dels för det kraftiga regnet på utsidan av huven, och dels imbildning på insidan (vilket också kommer snabbt). Tydliga objekt syntes därför inte mer än 150-200 m, och det är definitivt inte bra nog. På 20m höjd insåg jag att sikta mot något som kunde vara fältet inte var att tänka på, om jag ens skulle komma fram. Gjorde därför beslutet att landa på åkern före, rapporterade detta snabbt till Långtora, drog full broms och flöt ut.

I princip såg jag bara mörkgrönt under mig, så det skulle ju inte vara några problem. Inga konstiga hinder längs landningsriktningen upptäcktes heller. Säden rasslade till och efter någon sekund fick jag något som liknade en extremt hård sättning till svar. Gyttjan i åkern gjorde landningssträckan till c:a 50m. ”Djävlar, flög jag planet rätt ner i backen?” var den enda tanken som flög i mitt huvud när planet abrupt hade stannat.

I min förskräckelse lyckades jag med ”konststycket” att nödfälla huven, hoppade ur planet och insåg att jag hade landat på två åkrar, med ett ”ärkedike” på 2 meter emellan åkrarna. Hur jag kunde missa diket, var för mig en gåta just då, men efter senare rekognosering så insåg jag att den första åkern dels hade högre säd, och dessutom så låg den högre belägen. Under solsken och lugnt och sansat tempo är det inte några problem att skilja de båda åkrarna åt, men under stressad och forcerad utelandning i regn, med tunnelseende och reptilhjärnan tillkopplad, flöt åkrarna ihop av höjdskillnaden.

Resultatet av denna landning visade avspolning på Holgers gräsmatta, var en spricka i bakkroppen, inte ett intryckt landningsställ som jag först befarade. Själv klarade jag mig bra, förutom nedstämdhet och en liten knäck på självförtroendet. Kroppen transporterades ner till Pyls för lagning, en fantastisk man!

Vad kan man nu läsa ut vad grundfelet av mitt haveri var? Själv kommer jag bara på ett: ”Negativ stress”. Utgångspunkten till haveriet berodde på att jag forcerade en landning till sämre väder, när det finns gott om landningsbart där det var bra väder, något man inte skall göra. Med betoning på forcerade.

Många tankar har farit genom huvudet på mig hur jag kunde ha handlat annorlunda, tyvärr är det bara att bita i det sura

äpplet och dra erfarenhet av situationen.
De två slutsatser jag kan dra dock är:

1. Behåll lugnet i alla situationer.
2. Behandla all klubbens materiel efter delägaransvarsprincip, vilket det faktiskt är!

Jag vill även passa på att tacka alla som har ställt upp på mig så pass snällt under det här missödet. Ingen av er kommer jag någonsin att glömma!
Robert Lindhé



Information från ordföranden

Det har varit tunt med en samlad information från styrelsen under hösten men med denna resumé och info hoppas jag kunna berätta vad styrelsen för närvarande jobbar med.

SM i sportklassen

I slutet av maj och början på juni arrangerade SSFK SM i Sportklassen på Långtora. Tävlingen lyckades få årets bästa väder under de flesta tävlingsdagarna och arrangörsmässigt lyckades vi riktigt bra. Under avslutningsfesten kom en tävlingspilot från Värmland fram till mig och sa: "Det finns ingen segelflygklubb i Sverige som kan slå SSFK beträffande trevliga avslutningsfester!" Dom orden värmdes. Ekonomiskt gav SM:et ett bra tillskott till kassan.

När SM-piloterna lämnade Långtora försvann också det fina vädret och resten av säsongen har varit mindre bra med blott några enstaka dagar med godkänt väder. Men optimister som vi alla är, så tror vi på kanonväder nästa år, eller hur ???

DG-1000

Vår efterlängade DG-1000 kom inte till oss i april som utlovat. På grund av DG-fabrikens problem med den underleverantör som tillverkade flygplankroppen fick vår nya två-sitsare sitt luftdop på Långtora först i början av augusti.

DG:n har blivit populär och har flugit så fort vädret tillåtit flygning. Denna kärra har vi stora förhoppningar på skall bidra till högre kunskaper för oss alla i att flyga snabbt och långt med hjälp av våra duktiga tävlingspiloter som lärare.

Lärdomar

Två haverier har vi tyvärr drabbats av

under sommaren. Av dessa haverier har vi förhoppningsvis lärt oss en hel del vad som kan göras bättre i vår klubb och vår nye segelflygchef Peder Ek har tagit ett stort krafttag för att förbättra det som vi upptäckt inte fungerat tillfredställande på Långtora.

Framför allt måste vi alla lära oss att flyga med en högre flygsäkerhetsnivå och undvika de djupdykningar som kan orsaka haverier.

Ett steg är att utbilda fler steg-2 tränare, vilka efter avslutad utbildning kan avlasta lärarna och instruktörerna med delar av deras jobb såsom att flyga provlektioner och att hjälpa till på alla sätt med att flyga i baksits som tränare med cert-innehavare. Lärarna och instruktörerna får på så sätt mer tid för de flygningar som bara de har behörighet att utföra.

Vår flygplansflotta

I vår klubb finns det en flygplangrupp som skall titta på lämpliga framtida segelflygplan för SSFK. Denna grupp, som består av Peder Ek, Janne Rehn, Per Carlin samt Åke Pettersson, har i år varit mycket aktiv och tagit fram en långtidsplan på lämpliga flygplan för SSFK. Denna långtidsplan har klubbats av styrelsen och redovisas som bilaga till detta info.

Styrelsen har konstaterat att det flygs mest med plasttvå-sitsare i SSFK och betydligt mindre med Discusarna och Ls 6:an. Därför har styrelsen beslutat att inte låta reparera FH efter sommarens haveri utan i stället använda FH:s försäkringspengar till köp av en ny plasttvå-sitsare. Restererna av FH säljs till Tomas Pyls i Lidköping.

Enligt långtidsplanen skall vi köpa en ny ASK-21 med leverans i början av 2006. Tanken är också att om ett antal år börja certskola med ASK-21 som ersättare för Bergfalke och med Discus i stället

för K-8. Detta koncept har flera klubbar redan prövat på med mycket gott resultat.

Då vi började diskutera ett ASK-21 köp med Schleichers svenska generalagent Göran Ax, fick vi plötsligt ett erbjudande om att få en leverans redan till årsskiftet 2004/05 istället för ett år senare. Styrelsen beslöt att titta närmare på om en så snabb leverans var möjlig och Uffe Jonasson, Calle Carlin och jag själv gjorde därför en analys av klubbens ekonomi för de kommande fjorton månaderna för att utröna om det skulle vara ekonomiskt möjligt att köpa en ASK-21 till årsskiftet utan att ta nya lån. Vi har glädjande nog konstaterat att klubbens ekonomi tillåter ett köp av en ASK-21 redan till årsskiftet och styrelsen har därför beslutat att teckna en order på en ny ASK-21.

Instrument och radio från FH kommer att användas i vår nya ASK-21. Någon ny flygplanvagn är inte aktuell att inköpa. FH:s Cambridge/GPS kommer att installeras i UGI eller ULB. Den nya ASK-21 kommer att vara försedd med trimvikter såväl fram som bak för att passa såväl tunga som lätta piloter. Med enbart de bakre trimvikterna monterade kan flygplanet spinna.

Nästan halva köpesumman blir försäkringspengarna från FH och resterande del från det banklån vi tog vid köpet av DG-1000, avsett att täcka den del som eventuellt skulle saknas utöver medlemmarnas obligationslån. Men ni medlemmar ställde ju som bekant upp för klubben på ett fantastiskt fint sätt och köpte obligationer långt mer än vad styrelsen hade vågat hoppats på, så detta banklån behövde ej utnyttjas.

Vi i styrelsen tror att denna nya ASK-21 kommer att flygas minst lika mycket som den sålda TVH och redan nästa år generera pengar till klubben såväl från segelflygning som från fler bogseringar. Detta köp bör alltså öka inkomsterna åt klubben nästa år.

Efter kontakt med Luftfartsverket har
Cumulus Nov 3-2004

den nya ASK-21:an fått registreringen SE-USG, ”SIGURD GUSTAV”.

Stockholms Segelflygklubbs valmöte 2004-11-25 19:00

Plats: Byggis, Tomtebogatan 11 ög

Agenda:

Byggis framtid

Beträffande ”BYGGIS”-lokalen pågår förhandlingar med fastighetsägaren om förändring av nu gällande hyresavtal. Styrelsen vill hyra endast sekretariat och samlingsrum och förlägga all byggverksamhet till Långtora. Om styrelsens önskemål accepteras av fastighetsägaren återstår att se.

Alla är överens om att ”BYGGIS” ligger centralt och bra till, men nuvarande hyreskostnad är alldeles för hög för oss. Årskostnaden för 2005 är beräknad till ca 315.000 SEK inklusive el. Här finns mycket pengar att spara om vi kan minska ner vår verksamhet i centrala Stockholm och istället låta detta kapital hamna i nya flygplan. Nuvarande hyresavtal löper ut den 1 oktober 2006. Ett sekretariat kommer vi under alla omständigheter att ha i Stockholm.

Synpunkter?

Har du synpunkter på det vi sysslar med (eller inte sysslar med) i styrelsen är du mycket välkommen att höra av dig till oss. Styrelsen behöver inputs från medlemmarna!

Janne Mattsson.

***OBS! Du missar väl
inte luciaträffen på
Byggis?***

1. Val av ordförande och sekreterare för valmötet.
2. Fastställande av röstlängd.
3. Val av två justeringsmän att jämte mötesordföranden justera protokollet.
4. Fråga om mötet utlysts enligt stadgar.
5. Beslut reviderade stadgar – andra beslutsomgången
6. Val av ordinarie styrelseledamöter, exklusive Segelflygchef, och suppleanter samt ordinarie revisorer och suppleanter.
7. Fastställande av medlemsavgifter för nästkommande räkenskapsår.
8. Utseende av ombud till Svenska Flygsportförbundets och Svenska Segelflygförbundets årsmöte.
9. Utseende av kandidat att uppsättas på förslag till inval i Svenska Flygsportförbundets resp. Svenska Segelflygförbundets styrelse.
10. Förslag från styrelsen: Anskaffning av ny ASK –21.
11. Förslag från medlem, vilket skriftligen inkommit till styrelsen senast den 30 september.
12. Övriga frågor. (inga beslut får enligt stadgarna fattas i frågor som inte tagits upp i kallelsen).
13. Utdelning av klubbens förtjänsttecken, stipendium ur von Heijnes fond, C-diplom samt övriga priser och utmärkelser.