



BULLETER FRÅN ARBOGA FLYGKLUBB Nr 1 Februari 2013

Härmed kallas alla medlemmar i AFK till

Årsmöte

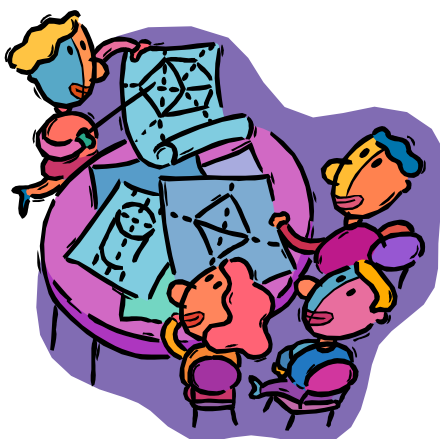
Söndagen den 17 mars kl 17.00-??:00

Klubbhuset

Innehåll

Årsmötesförhandlingar enligt stadgarna

Bogserförar- och Flygledarträff med uppdatering av lokala regler
Och som vanligt plats för allmän diskussion om klubben



Efter mötet blir det fika med smörgåstårta

Anmälan till Bengt senast onsdag 13/3

VINGPENNAN nr 1- 2013

Red:	Lars Jauring, Per Nykvist
Tel:	0589-660368 (LJ), 0589- 14797 (PN)
Mobil:	070-333 68 70 (LJ), 0706-312396 (PN)
Tel klubben:	0589-410 42
E-mail	jauring.la@telia.com , per.nykvist@bredband.net
Webbadress:	www.arbogafk.se

Här kommer nu *årets första nummer av VINGPENNAN* med lite sedvanlig resumé av vad som hänt sedan sist och med ett välkommet bidrag från Gunnar Birgersson. Vi är övertygade om att det finns fler som skulle kunna bidra med text och bilder. Gör det är ni snälla!

Årsmöte med val 2012-11-24

Lördagen den 24 november 2012 avhölls det stadgeenliga valårsmötet. Det blev omval på alla poster förutom att Per Carlin ersätter Lars Jauring som segelflygchef. Mötet ställde sig också positivt till att klubben ansöker om att få arrangera SM i 18 m och klubbklass i månadsskiftet juli-augusti 2013.

Årsmöte 2013-03-17

Årets första årsmöte handlar om verksamheten förra året och redovisning av klubbens ekonomi med mera enligt stadgarna och kallelsen på första sidan.

Vinterunderhåll

PeO har sett till att det har jobbat enligt schema. Några skavanker på UNM har åtgärdats och den är i skrivande stund åter i sin vagn. Duodiscusen, UVG, får sin första vinteröversyn i Arboga och förutom vanlig puts så håller Anders Jacobsson och Pär Säterld på med en omdragning av el och en uppdatering av instrumenteringen.

Plogning

Det har ju kommit en hel del snö i ett par omgångar, men Per har inte haft några problem att hålla norra halvan banan flygbar. SAA i Västerås utnyttjar ju Arboga en del i sin utbildning och har därför lovat bidra med en slant till plogningen. Dessutom har vi ett uppdrag åt Saab att hålla hela banan öppen under några dagar i början av februari för att de ska kunna utnyttja den för några radartester. Och Sveaskog har beställt plogning av delar av södra taxisvängarna för att de ska lägga upp virke där när de avverkar för Saab. Båda dess uppdrag kommer att ge ytterligare bra bidrag till våra kostnader.

Vinterflygning

Vår gamla Cherokee har ju tjänstgjort i Tierp som bogserare under sommaren, men finns i vår hangar under vintern, och om vi inte lyckas sälja den så kommer de troligen att vilja hyra den även kommande säsong. Per och Roland har då och då utnyttjat möjligheten att flyga trots vinter och snö. Per och Bengt har gjort en tur till Nyköping för att visa upp den för Andersson Aircraft, som har fått i uppdrag att försöka sälja vår gamla FAL. Dynamicen har varit avställd även denna vinter för att spara en massa ”onödiga” försäkringspremier. Tyvärr har försäkringsbolaget ändå aviserat kraftigt höjda premier för 2013. Vi hoppas att Bengt kan förhandla fram en anständig lösning.

Säsongen 2013

Mats jobbar med förberedelserna för ett SM i Arboga 27/7 till 3/8 för 18 m och klubbklass. Det planeras också för en skolvecka tillsammans med Örebro Segelflygklubb vecka 27. (Första veckan i juli.)

Det blev ju en lyckad vecka 2012 och det är väldigt kul att vi kan dra till oss mer verksamhet. Modellsektionen kommer förstås att ordna sina traditionella storskalaträffar.

Gräsklippning

Nu har klubben under två somrar klarat av att sköta klippningen av antenmätanläggningens ytor med god ekonomisk utdelning. Det schema som gjordes för ansvarsfördelningen fungerade bra och alla som körde fick genomgå en utbildning innan. Vi hoppas förstås att vi ska få avtalet förlängt att gälla även för 2013 och att vi kan få ihop en jourlista och att maskinerna fungerar utan problem.

En segelflygare berättar / text och bild Gunnar Birgersson

När flera i klubben berättar om sina flygningar och det önskas material till Vingpennan så ska jag försöka berätta om min krokiga bana som segelflygare.

Det första minnet och flygintresset kanske kommer ifrån 6 årsåldern. Jag fick se ett segelflygplan komma lågt över ladugårdstaket och landa på grannens åker, på ben darrande av spänning sprang jag bort och tittade. Det finns ett svagt minne av att planet hade grön kropp och vita vingar. Efter det var det en unge som tjtade varje gång vi passerade en flygplats och ville stanna och titta. Någon gång i 15 årsåldern var jag i Arboga och gjorde en prova på start, av flygningen finns inget minne kvar men vi, grannens grabb som var ett år äldre, och jag liftade hem. En stor raggabil stannade bortanför oss och drog järnet när vi kom fram till den. På något sätt kom vi i alla fall hem.

När jag var 19 år jobbade jag ett tag tillsammans med Lars Olsson som då flög i Örebro och han tyckte att jag kunde prova. Det blev 23 dk och 6 ek starter i Örebro segelflygklubb innan jag ryckte in i lumpen. Sundsvall hade på den tiden LV 5 och ni får se upp, jag lärde mig att plocka ner flygplan från himlen med kanon och robot i så små bitar som möjligt. Jag tog kontakt med flygklubben i Sundsvall och fick extra kvällspermis för att gå på segelflygteori, och hem på kvällarna åkte jag med en kurskamrat i hans Pontiac Firebird, det var en höjdare. Året därpå var det en fattig rekryt som inte kom till skott när inte Lars var kvar på jobbet och sommaren var lika dålig som förra året, med mycket tid som gick åt att hjälpa till hemma på gården.

Det dröjde till 1990 då Arboga flygklubb ordnade med en flygdag och jag passade på att göra en start med segelplan. Nu började utbildningen på nytt med Lars och efter 8 starter fick jag göra en ek igen så något satt väl kvar. 91 fortsatte skolandet med Bf 3, SF-34 som vi lånade från Köping, K 8b och även någon sväng med Köpings Bf 2/ 55. Det var också skolning i Köping då O-ringen 5 dagars campade på flygfältet i Arboga. För svärfars skull var jag med även där och sprang. På hösten blev det en flygning med Erik Helge som klubben köpt. Året därpå fortsatte skolningen och jag har hittat två längre flygningar i dagboken, en med K8b på drygt 2 timmar och Bf 3 med 4 timmar och även inflygning på köpings Pilatus B4. 93 skolade jag rätt intensivt och den 7 juni var jag klar med certifikatet så i år blir det 20 års jubileum. Efter några års flygande i tratten kändes det som man ville komma vidare och sträckflygutbildningen påbörjades men det har varit segt. En av de första skulle bli i Norrköping på tävling. Hela familjen kom ner på eftermiddagen med tek-röret som blivit kvarglömt i Arboga, första tävlingsdagen fick Lars och Birger flyga utan. Jag och Birger skulle turas om att flyga med Lars. På natten innan jag skulle åka med blev det blåst regn och åska, den enda som sov på natten i tältet som vi campade i, var Conrad. Dagen jag skulle åka med blev så klart inställd. Ett antal år senare skulle jag och några till turas om att åka med

Lars på ett DM i Arboga. Det började inte bra med att frugan opererade blindtarmen, men en dag skulle jag kunna åka med. Vi stod uppställda med flygplanen men en molnskärm låg över fältet och löstes inte upp förrän framåt 3 taget, det blev i alla fall en utelandningsövning när vi gjorde en start efter att tävlingsdagen avblåsts. 2009 försökte jag ta tag i saken och det blev något bättre. Först ett par DK flygningar en dag med skurar och rätt blåsig. Började med en bomstart när vi var lite oense om var det skulle stiga bland skurarna. På medvinden på 200 meter kändes ett kytt och läraren tog spaken och försökte men det lyckades inte så - det är bara du landar, tur att stråket var nära. Sedan skulle vi försöka flyga till Lindesberg och vända, då visade Lars att det finns termik inne i regnskurarna.

Vi kämpade på i motvinden. Efter en stund tar batterierna i planet slut, och när vi inte kunde logga flygningen och det var besvärligt med vind och skurar vänder vi och avslutar dagens övningar. En vecka senare efter en flygning i varmluft med lite moln söder om fältet hade Lars fått nog av att vingla runt med undertecknad i lufthavet och kom på att det var bättre att sätta en kråka i flygdagboken.(det kanske inte var så)



Jag tänkte berätta om en RST flygning. Flygningen är från 2011 den 11 augusti med LS 4. Vädret var fint när vi skulle starta med 2-4/8 moln och måttlig vind. Mats och Bengt skulle också flyga sträcka. Mats Frågade vad jag skulle flyga för bana och eftersom Jag inte är speciellt duktig att knappa på flygdatorn så blev det den bana som var inlagd i datorn. Så kan man ju också göra var hans kommentar. Banan blev Arboga-Ramnäs-Ramsberg-Arboga. Jag startade norrut och kom in i en bra blåsa direkt och kopplade på 300 m, steg med 2.8 i medel till 540 m sedan vidare till 950 m. Flög sedan söderut för att ta en startblåsa, den var vid Hjälmedocka och gav först 1,3 men efter centrering 3,3 till 1350 m och jag kunde flyga mot startlinjen. Åkte mellan 140-160 km/t till Valskog, fick en 2,1 m till 1300 m och fortsätter. Vid Köping flyger jag in i en 3 m som jag tappar bort efter ett par varv så jag fortsätter på 1300 m. Glider på ner till 700 m när jag hittar bra stig, först 2,6 som ökar till 3.2 i medel och fortsätter på drygt 1300 meter. Väster om Surahammar hittar jag en blåsa till som ger drygt 3 meter till drygt 1500 meter, men det har nu blivit betydligt mer moln, men det såg fortfarande skapligt ut med bra stig så jag fortsätter mot Ramnäs. Vänder där på 1200 meter och åker någon kilometer på nästa ben, det blir en 90 graders sväng mot norr mot ett moln som ser bra ut. Kommer fram på 850 meter och det ger 2, ökar sen till 3 meter och man kan glad i hågen fortsätta på drygt 1500 meter. Nu har jag snikt åt mig all termik runt Ramnäs och när Mats och Bengt ska fortsätta till Fläckebo tror jag de fick vända här. Jag funderade på om jag inte

hade flugit alldeles för sakta med tanke på de fina stig jag hade fått, så fram med trimmen och 150-180 i glidet. Jag väljer att flyga söder om färdlinjen där det finns mera gluggar i molntäcket där. Norr om Karmansbo hittar jag en blåsa och stiger från 900 till 1300 med 1,9 i snitt, tar ett par varv till lite längre fram och får nästan hundra meter till innan jag glider vidare. Nu ser det riktigt dystert ut på färdlinjen det har flakat ut ordentligt och jag får ta ner farten och glider försiktigt vidare i 120 och tar ner farten till 80 där det stiger på rak kurs. Söder om Lindesberg ser det lite soligare ut så dit siktar jag. Med tre svaga blåsor lyckas jag hålla höjden, men vid Grönbo kommer jag in i ett sjunk och får öka farten rejält för att komma ur det. Sydost om Lindesberg kommer jag ut i solen igen och stiger från 900 till 1450 meter, vädret väster om Lindesberg är mycket bättre. Min huvudräkning är väl inte så strålande men om man tappar 400 meter upp till Ramsberg och lika mycket på vägen tillbaka borde det gå att vända där och ha lite höjd kvar hit ner till solen igen. På vägen dit hittar jag en kortvarig blåsa under en molntapp och stiger 150 meter, men sen är den slut och det är bara att glida vidare. Försiktigt vidare i 100-120, tänk att sista biten fram till brytpunkten alltid känns så lång, Vänder på 1100 meter. Ökar farten lite för att fortare komma tillbaka till solen kanske runt 120, öster om Lindesberg hittar jag en svag blåsa på 750 meters höjd. Tar mig upp till 900 och fortsätter söderut. Några kilometer söderut lyckas jag ta mig upp efter mycket gnetande till nästan 1100 meter. Mot väster var det fint väder men då kom jag bara längre från Arboga. Den enda utvägen var en enda cumulus som var ungefär hemma där jag bor, det blev en spännande glidning med sakta sjunk hela tiden. Här inser jag den enda fördelen med att vara bonde, att ha en egen åker att landa på när det krisar. Jag har för mig att jag pratade med någon i Arboga på radion och berättade att det skulle bli utelandning hemma om jag inte hittade stig. Ringde frugan på mobilen och sa att jag var lågt. På 470 meter fick jag anslutning en knapp kilometer norr om där jag bor, 1,8 meter i medelstig till 1100 meter. Under tiden jag kurvade berättade jag för Arboga att jag nog skulle ta mig tillbaka och Bengt gratulerade till att vara den ende som lyckats klara sin sträcka. Jag var nog lite pessimistisk och svarade att än har jag inte gått i mål. Familjen stod och hejade och tittade på när jag kurvade upp mig. Nu blev det att trimma framtungt igen, ropa i radion när det var 10 km kvar. – Nu får jag väl i alla fall gratulera säger Bengt

– tack så mycket svarar jag, nu är det inte så mycket kvar av flygningen bara se till att passera mållinjen rätt och mindre än tusen meter under starthöjden. En spännande flygning har det varit.

Gunnar B