



BULLETER FRÅN ARBOGA FLYGKLUBB. Nr 1 Februari 2014

Härmed kallas alla medlemmar i AFK till

Årsmöte

Söndagen den 16 mars kl 16.00-??:00

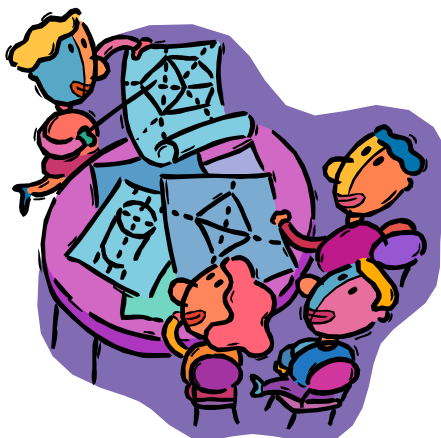
Samhall

Bågen 12 B

(infart mellan Tools och Samuelssons, på Strängen)

Årsmötesförhandlingar enligt stadgarna (se sid 2)

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



Klubben bjuder på fika

Vi hjälps åt att förtära en del bröd av olika slag som finns i förråden, kompletterat med lämpliga pålägg och tillbehör. Det blir både mackor och fikabröd.

Anmäl gärna deltagande till Bengt så att han vet hur mycket vi ska baka!

VINGPENNAN nr 1- 2014

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 Lars Jauring. Vi är övertygade om att det finns fler som skulle kunna bidra med text och bilder. Gör det är ni snälla!

Årsmöte med val 2013-11-17

Söndagen den 17 november 2013 avhölls det stadgeenliga valårsmötet. Den här gången träffades vi i OK-stugan. Per Nykvist och Urban Tillman hade av sagt sig omval och mötet beslöt att posten som motorflygchef är vakant och att Lars Jauring återväljs till styrelsen. På konstituerande möte i januari utsågs Lars till sekreterare i styrelsen.

Som revisor efterträder Markku Siipola Bengt Staaf. I övrigt blev det omval på alla poster. Efter väl förrättat värv avnjöt vi rejäla bitar av Bengts smörgåstårta, och sedan följde livliga diskussioner i grupper och gemensamt om klubbens framtid.

Årsmöte 2014-03-16

Härmed är alla medlemmar kallade till ordinarie årsmöte som handlar om verksamheten förra året och redovisning av klubbens ekonomi med mera enligt stadgarna och kallelsen på första sidan. Nu gällande stadgar finns på hemsidan under Filarkiv, bestämmelser. Förslag till årsmötet skall vara inlämnade till styrelsen senast 2 mars.

Det blir också som vanligt en uppdatering av våra lokala bestämmelser och hur vi ska ordna med flygledar- och bogserjournlistor. Per C ansvarar för flyglederiet och Per N bistår med upprättandet av bogserjournlista. De vill gärna redan nu få in förslag på tider som ni kan ställa upp.

Därefter fikar vi förstås, på klubbens bekostnad, och fortsätter diskussionerna om framtiden i stort och sommaren 2014 i synnerhet. Som vanligt gäller att ju fler som kommer och deltar aktivt desto bättre blir det!

Vinterunderhåll

PeO har som vanligt sett till att det har jobbats enligt schema. Några skavanker på UNM har åtgärdats och den är i skrivande stund åter i sin vagn. Även Duodiscusen, UVG, är i princip klar så när som på reparationen av huven, som enligt löfte ska vara klar till mitten av mars.

Plogning

Den här vintern har vi inte haft någon plogning av banan. Det är ingen som kommit med önskemål eller erbjudit sig att vara med och dela på kostnaderna. Björn E och Per N har fixat fyrhjulsdriften på stora traktorn så med den har det ändå plogats vid hangarena.

Vinterflygning

Vår gamla Cherokee finns fortfarande kvar i klubbens ägo men finns i en hangar i Tierp. Ytterligare en spekulant har avböjt att köpa den och det är väl möjligt att den blir kvar i Tierp en sommar till. Dynamicen har varit i luften ett par gånger när vädret har varit gynnsamt. Det blev ju till och med ett par bogseringar näst sista dagen på 2013.

Säsongen 2014

Klubben har tackat nej till erbjudande att arrangera tävlingar 2014. Vi är alltför få som har möjlighet att dra runt allt det arbete som en större tävlig medför. Nu har vi ju mycket av de nödvändiga faciliteterna, men vi saknar händer och hjärnor.

Samarbetet med Örebro Segelflygklubb kommer att fortsätta enligt ett tills vidare förlängt samarbetsavtal, men vad det i praktiken kommer att innebära 2014 är inte klart.

Modellsektionen kommer förstås att ordna sina traditionella storskalaträffar och tävlingar, som blivit allmänt kända och drar allt fler deltagare och större publik.

Sommarläger

Styrelsen har efter en enkät bland segelflygarna beslutat att vi ska ordna en gemensam lägervecka i Dala-Järna under vecka 27. Segelflygchefen Per Carlin jobbar med planläggningen och kommer säkert att informera mer om detta på årsmötet.

Gräsklippning

Saab AB har begärt in en offert på klippningen av antennmätanläggningens ytor även för 2014. Det finns stora chanser att vi kan få det uppdraget förlängt, och då behöver vi få till en jourlista på samma sätt som de senaste åren. Ta med det också i tankarna inför årsmötet.

En nybliven flygplansägare berättar / text och bild Lars Jauring

Årets sista flygning (men även den första)

Året 2013 avslutades med ett ovanligt mildt väder vilket möjliggjorde en bonusflygning dagen för nyårsafton. I strålände solsken kunde en lycklig nybliven flygplansägare prova sina vingar innan årstillsynen kunde vidtas.

Det hela tog sin början i slutet av november då ett par intressanta köpobjekt dök upp på den tyska annonssidan för klubbklassflygplan. Dessa gamla trotjänare går ju trots allt att komma över för en rimlig summa, även för en vanlig Svensson med familj och villa. Drömmen om eget flygplan har funnits i många år men inte känts riktigt realistiskt. När ännu en familjemedlem erhållit cert och visat sig ha en viss talang för segelflygandets konst så blev det genast mycket mer troligt att kunna förverkliga en gammal dröm. Nåväl, att titta och drömma är fortfarande gratis. Så när PIK-en dök upp så tänkte jag att en titt på plats i Nyköping kan det vara värt. Det visade sig vara en riktigt välskött och välutrustad maskin som skulle gå att få

för priset motsvarande en hyfsat bättre begagnad bil. Jag meddelade säljaren (som för övrigt var Ottsjölegendaren Lennart Zetterström) att i ärlighetens namn så finns inga pengar just nu, men om jag hade dem så skulle jag köpa direkt. På vägen



hem så kunde jag med lite god vilja och

Första besiktning på flygtekniska skolan 30 november

fantasi kalkylera fram en möjlig lösning på den "lilla" pengadetaljen.

Efter ett samtal med älskade hustrun där min lilla plan försiktigt presenterades så blev fantasierna ännu mer realistiska då hon kunde tänka sig en affär förutsatt att viss hjälp kunde erhållas från den äldre generationen (dvs min mor). I och med att även pappa Birger var en hängiven segelflygare som även han drömde om eget utan att få uppleva det, så var det ingen större svårighet att övertyga modern om ett lån på knappa halva köpesumman. När hon i samtal med banken senare under veckan blev rådd att, i stället för ett lån, skänka summan samt motsvarande till övriga syskon blev det väldigt realistiskt och affären kunde slutföras inom mindre än en vecka efter min första besiktning.

Vips, så var jag stolt ägare till en PIK20D (av de som var med då det begav sig kallad "Diesel") med registreringsbet SE-TTB och tävlingsnummer P8.



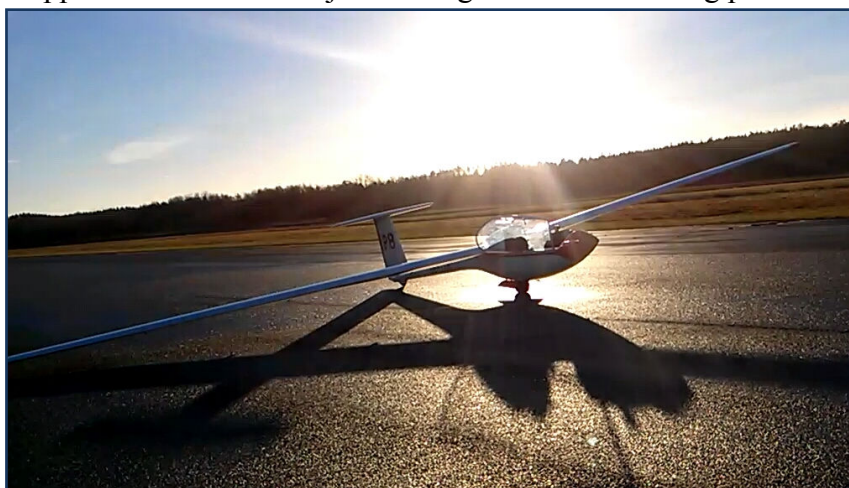
Att vänta med provflygning ända till våren kändes helt plötsligt som en lång utdragen plåga som jag helst ville undvika. Med tanke på den milda vinter som rådde så fanns det ändå en liten möjlighet att få tillfälle att prova under jullovet då tid fanns. Kärran hämtades från Skavsta den 23/12; vilken härlig julklapp! Dock utan julsnöre runt vagnen.

Affärsavslut och leverans

Julhelgen tillbringades enligt tradition i familjens trygga hägn och en hel del sånguppdrag kunde klaras av mellan julbord och klappar. Efter helgen vidtog sålunda detaljerad väderspaning där de flesta prognoser pekade på en tillfällig högtrycksrygg med klart väder den 30/12. För ovanlighetens skull höll sig den prognosen till sitt ursprung i mer än 5 dygn vilket gjorde att min dröm kunde uppfyllas redan innan året övergick i 2014. Det blev inte mycket sova den natten kan jag säga, så det var lätt att kliva ur sängen vid 8-tiden för att kunna hämta vagn och flygplan hos Lasse Gustavsson i Ängtorp, där vi fick vinterförvaring i en rymlig ladugård tillsammans med några kossor.

Monteringen skulle enkelt kunna utföras av två man och som den optimist jag är så försökte Oskar och jag att göra detta med hjälp av medföljande monteringsverktyg. Min vana att montera klaffade flygplan är dock inte så omfattande (ännu) så vi fick gott vänta tills segelflygchefen Per dök upp och justerade vinklarna tills alla tappar gled in på sina rätta platser och huvudbulten kunde låsas. Efter en periodisk besiktning och rejäl genomgång av samtliga kontrollpunkter kunde så äntligen P8 rullas ut på banan. Vid 10-snåret hade även solen stigit så pass högt så den kunde smälta bort rimfrosten från banan och möjliggöra bogsersläp utan halkrisk. "Olle Bertil Tore Bertil, klart sträcka linan". Så kunde Per Nykvist i Dynamicon dra på för fullt och mitt första släp som flygplansägare ta sin början. Redan vid lättning efter justering av klaffläge från minus till plusläge infann sig den närmast andäktiga känslan som sedan skulle följa med mig under resten av flygningen. JAG FLYGER MITT EGET PLAN, HEL OTROOLIGT. Nej, det är sant, fast lite svårt att fatta. En OS-medalj slår inte den här upplevelsen, om jag får säga min mening. Urkoppling på 1000m i strålande sol mitt i vintern. Vilken sagolik känsla! Provar planet i olika fartregister och klafflägen. Kärran visar sig ha en fantastisk roderharmoni och kurvar obehindrat i 65 km/h. I 200 knyck och däröver blir nosläget hyfsat lågt och det märks att det inte är en Arcus jag flyger, men vad ska man förvänta sig för 140 papp? På 400m höjd är det nästan så det rycker lite och sjunket reduceras en aning. Kanske det mest är makturbulens, men några mallande varv i "vintertermik" blev det i alla fall.

På 200m faller jag ut hjulet och rapporterar medvindslinje. Klaffläge +12 och landning på banan med test av hjulbroms utan bekymmer trots en viss traditionell sidvind. Under utrullning skjuter jag fram klaffreglaget för att få bättre skevroderverkan under utrullningen. Vid start är förfarandet det omvända och planet lyfter fint när klaffläget blir positivt. Efter den första landningen i min egen kärra måste jag erkänna att det föll en och annan glädjetår vilket aldrig hänt tidigare efter en segelflygning.



P8 efter första landningen på Arboga

Eftersom det fanns tid och väder för en start till så fick det bli så med fortsatt utprovning av lågfartsegenskaper i rak- och kurvflygning. PIK-en visar sig vara en ”snäll” kärra utan elaka spinn tendenser. Även den här flygningen känns alldeles förträfflig och landningen sker denna gång i högervarv med baslinje mot vinden. Demonteringen skedde med god hjälp av familjen Robertsson och därefter kunde kroppen baxas in i den nyblivna segelflygverkstaden på Eriksgatan 10 i Medåker. Där har under årets första veckor årstillsynen så gott som färdigställts. Instrument har skickats för kontroll och nödvändigt pappersarbete vidtagit. Även vattensäckarna är besiktade och provfyllda utan anmärkning, vilket innebär att vi ska kunna flyga med max vingbelastning 45kg/kvm när vädret tillåter. I skrivande stund återstår så gott som endast ARC-granskning innan vi är redo för vårens och sommaren utmaningar i form av RST, och SM-tävlande samt många härliga stunder kring hemmanejden. Så se upp Per, Rauno och ni andra. Här kommer team Jauring mer taggade än någonsin.



En nöjd artikelförfattare under första flygningen med egna vingar