



BULLETER FRÅN ARBOGA FLYGKLUBB Nr 1 Februari 2012

Härmed kallas alla medlemmar i AFK till

Årsmöte

Söndagen den 18 mars kl 17.00-??:00

Södrastugan

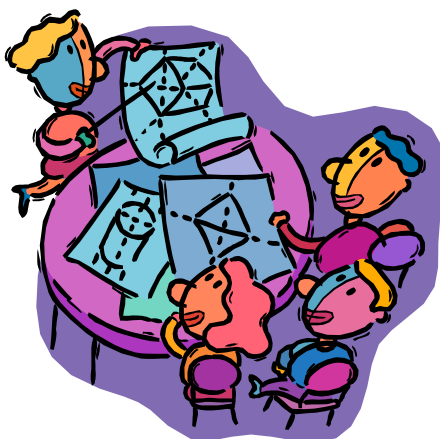
(det röda huset som ligger i backen bortom fotbollsplanen)

Innehåll

Årsmötesförhandlingar

Bogserförar- och Flygledarträff (kort)

Pelle Carlin berättar om sina utlandsäventyr 2011



**Efter mötet blir det fika med smörgåstårta
och wienerbröd.**

Anmälan till Bengt senast onsdag 14/3

VINGPENNAN nr 1- 2012

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 ett ganska sedvanligt innehåll.

Årsmöte med val 2011-11-13

Söndagen den 13 november 2011 avhölls det stadgeenliga valårsmötet. Det blev omval på alla besatta poster, och med stor tillfredsställelse noteras att Urban Tillman in plenum accepterade att bli invald i styrelsen. På det konstituerande möte i januari valdes Urban till sekreterare. Vi är nöjda om han tar ansvaret för protokollskrivandet. Protokollen finns på klubbens hemsida under fliken *Filarkiv*. Det är dock öppet endast för läsare med inloggningsuppgifter.

Årsmöte 2012-03-18

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

Vi måste också få igång en allmän diskussion om klubbens framtida ekonomi och fortlevnad. Det vi tjänat in på våra tävlingar de senaste åren har vi ju satsat på våra anläggningar och nu också flygplan. Under 2011 fick vi dessutom ett gott tillskott genom klippningen av Saab:s antennmättytor. Vi hoppas förstås att vi kan fortsätta med detta, men vi måste vara överens om hur vi fördelar jobbet. Vi kommer inte heller att kunna dra fler fördelar av att ha en praktikant, som både gjort mycket jobb i klubben och dessutom genererat ett ansevärt bidragsbelopp i reda pengar. Klubben mår bra just nu, men vi måste ha tankar om hur det ska fortsätta att vara så.

När vi klarat av de allvarliga delarna av mötet kommer vår internationelle tävlingsflygare Per Carlin att berätta om flygning i StAuban och andra internationella äventyr

Flygning i StAuban (franska Syd Alperna) är något utöver det vanliga. Här flyger man ofta hang, termik och våg samma dag, men deras specialitet är dynamisk termik som uppstår när solen värmer bergssidorna och ett termikliknande system utvecklas. StAuban är Franska segelflygförbundets (Centre National de Vol à Voile) motsvarighet till Ålleberg, men betydligt större. Ifrån detta flygfält görs nästan lika många flygtimmar som hela Sverige skrapar ihop under ett år.

Under ca 45min kommer han att visa bilder, filmer, SeeYou flygninar ifrån StAuban och berätta lite hur det är att flyga utomlands och speciellt hur det är att flyga på ett sätt som vi inte är vana vid.

Kan vi se fram emot ett mangrant deltagande? Det är ju också tillåtet att ta med intresserade gäster, så se till att boka in detta möte och anmäl till Bengt, så vi kan fixa tillräckligt med smörgåstårter och annat!

Vinterunderhåll

Det har inte varit särskilt mycket jobb i bygglokalen denna vinter. Twinnen åkte till Lidköping i slutet av säsongen efter en landningsskada på huvudhjulet. Styrelsen beslöt att klubben skulle försöka sälja den så snart som möjligt för att sedan hitta en ersättare. Efter en del turer var det en tjeckisk flygare som mot en anständig ersättning blev ny ägare till den Twin som varit i klubbens ägo närmare 20 år. Att vi från och med denna sommar avser att flyga Duo Discus framgår längre fram i texten.

LS-4-an UNM

Eftersom den var i Polen på omlackering förra vintern, och inte fått några skador under sommaren, så har det inte varit några stora insatser på den heller. Det har bytts tätningar på vingarna och Flarm har installerats. I övrigt är det sedvanlig kontroll och putsning. Hittills har också Rauno haft sin TVX inne för årstillsyn och lite pyssel. Bengt har återställt instrumentinstallationen i sin LS 6, TYC. Måntro om den kanske blir såld?

Plogning

Hittills har det inte varit något egentligt behov av plogning denna vinter. Det blev ju desto mer under den förra då vi testade vår förnämliga utrustning och kunde konstatera att vi klarar att hålla banan flygbar även en snörik vinter. Att det, än så länge, inte har behövt köras något den här vintern gläder förstås kassörn, men ”maskinoperatörerna” är väl lite besvikna över ett uteblivet nöje. Men vintern är ju inte riktigt slut ännu eller?



Våra plogar uppställda i väntan på jobb. (Foto PN)

Vinterflygning

Vår gamla Cherokee kom ju tillbaka hem i höstas efter att ha tjänstgjort i Tierp som bogserare under förra sommaren. Klubben där hade använt en standardpropeller i stället för den träpropeller vi kört med. De tyckte att den fungerade mycket bättre och har som villkor för att fortsätta att hyra maskinen även denna sommar, att vi byter propeller. Vi har kommit överens med vår mek. Affe, att få hyra samma propeller även denna sommar för en mycket rimlig ersättning, så nu kan vi ta upp frågan med Tierp igen.

Några enstaka flygningar har det blivit under vintern. Per och Roland har sett till att stillestånden inte blivit alltför långa.

Dynamicen har varit avställd även denna vinter för att spara en massa ”onödiga” försäkringspremier.

Byggnaderna

Det har varit nästan helt tyst på byggfronten denna vinter. Per har snyggat till lite i expeditonsbarackerna, och monterat in en dörr mellan de två större rummen.

Säsongen 2012

I år har vi inte planerat in några stora tävlingar på Arbogafältet, men även om vi ser fram emot ett år med både tid och ork till egen flygning, så kommer det förstås att hända en hel del ändå. Per Carlin har utlyst en tävling, som kanske ändå kan bli tillräckligt stor. Läs mer om detta nedan.

Säsongstarten blir väl förhoppningsvis sista helgen i mars, så att vi kan vara i full gång till påsk. Självklart hoppas vi att vår nya tvåsitsare då är hemkommen, men det hänger framför allt på leveranstiden för den beställda nya vagnen.

Paramotorflygträff

Vi har fått en förfrågan om att upplåta delar av fältet och våra anläggningar för en paramotorflygträff, liknande den som vi hade hos oss förra året. Den kommer i så fall att genomföras 17 -20 maj. Styrelsen har ställt sig positiv och inlett en diskussion om villkoren.

Intensivvecka med skolning

Under vecka 28 är det tänkt att vi anordnar en skolvecka tillsammans med örebroarna på Arbogafältet. Conny har bokat hela veckan för baksitsflygning och Örebro segel tar med sig minst en ASK21 och en lärare (Mats Svensson). Där kan det finnas möjlighet för intresserade att skola avance. Anmäl i så fall intresse till Lars för samordning med Mats. Alla övriga är välkomna att nyttja veckan till friflyg av alla de slag, inte minst RST.-

ArbogaOpen GP2012

Under medeltidsveckan, 10-12 augusti, kommer klubben, med Per Carlin som ansvarig, att arrangera en 3-dagars tävling i GP-konceptet. Tävlingen blir lite annorlunda mot vad vi brukar göra, dels för att endast 3 dagar gör att insatsen under själva tävlingen är humanare (förberedelserna är tyvärr lika omfattande som det brukar). GP-konceptet ställer också lite större krav på deltagarna och flygsäkerheten, därför är tävlingen endast utlyst i 3 klasser och med max 15 piloter per klass.

I skrivande stund pågår arbetet med att sätta staben för tävlingen. Är du intresserad att hjälpa till med smått eller stor, före eller under själva tävlingen så hör gärna av er till mig, Per C, på 070-3325220 eller per@carlinphoto.net.

En hemsida tar sakta form, titta gärna in på www.arbogaopen.se

Modellflygträffar och eller tävlingar

Det kommer säkert att genomföras både träffar och tävlingar för modellflygare under sommaren, men vi har inte klart med några detaljer ännu.

Gräsklippning

Förra sommaren hade klubben uppdrag att sköta klippningen på antennmätsträckan. Nu vet vi att vi kan klara av det och vad det krävs i form av arbetsinsatser. Förhoppningsvis kommer vi att få avtalet förlängt för 2012. Utan inkomsterna från den klippningen får vi nämligen svårt att få klubbens ekonomi att gå ihop. Men för att kunna leverera måste vi ha en genomarbetad plan för hur vi ska sköta det, uppdelat på perioder med personligt ansvar för att klippningen sköts på ett godtagbart sätt.

Vi uppmanar alla som är villiga att ställa upp att anmäla sig till styrelsen, eller Per Nykvist så snart som möjligt.

Det kommer att bli ”utbildning” för dom som inte redan är inkörda på ytor och utrustning.

Bogsering 2012

Nu är det etablerat med UL-bogsering i Arboga. Cherokeeen, som fortfarande är till salu, kommer sannolikt att vara borta från fältet hela säsongen även om den inte blir såld.

Tyvärr börjar vi få brist på bogserförare. Delvis beror det tyvärr på att vi har bytt till UL-bogsering, eftersom flygtid på UL inte räknas som flygtid för PPL. Regelverken för både flygplansklasser och certifikat är ju under stora förändringar, så det är väl möjligt att det kan bli bättre balans mellan krav och möjligheter. Men vi behöver ändå fler villiga bogsörer, så det här är en uppmaning till alla att försöka locka nya sådana till Arboga.

Vi kanske ska försöka utveckla UL-flyget över huvud taget. Det finns mycket ledig tid för utnyttjande av SE-VOB till friflyg.

Resan till Vinon

Ett flygäventyr (Text och bild Lars J)

Efter att ha snappat upp en annons om en Duo Discus till bra pris, beslutade vi att göra en rekognoseringsresa till Vinon i södra Frankrike. Det var inte speciellt svårt att övertala familjen Robertsson att göra mig sällskap till vackra Provence för ett par dagar i början av januari. Tyvärr blev det ”bara” Sven och Tova som kunde följa med då Bodil av familjeskäl valde att stanna hemma och Minna var strängt upptagen med planering av kommande stiftgårdsläger.

Efter tidig avfärd i bil från Arbogatrakten och flyg från Arlanda på förmiddagen den 3 januari kunde vi landa i ett soligt Nice. Detta efter en tjugig inflygning över Rivieran och ett ljusblått medelhavsvatten. Med hyrbil (en fräsch Peugeot) och navigerandes med karta och GPS tog vi oss de ca 18 milen till Vinon. På vägen gjordes ett fruktlöst försök att införskaffa en lunch i en av de mindre städerna som passerades. Vi fick åtminstone en promenad i pittoresk fransk småstadsmiljö. Lagom hungriga så angjorde vi vid 15.30-tiden det lilla samhället Vinon som inhyser Frankrikes största segelflygklubb AVAA, där vår kontaktperson Noel mötte upp. Eftersom det kurrade i magarna av hunger så fick vi börja med att leta upp en speceributik för att införskaffa lite ätbart. I Frankrike äts det som bekant mycket baguetter, så därför fick dessa utgöra stommen i den något försenade lunchen tillsammans med skinka, ost och oliver. Restaurangerna öppnar normalt inte före 19 så oftast får det bli kalla baguette-luncher.

Nåväl, Noel visade sig vara precis lika trevlig och lättsam som i vår mailkonversation innan och efter resan och bjöd frikostigt på rundtur på klubben med visning av bl.a en segelflygsimulator. Denna utgjordes helt enkelt av en avsågad Twin-kropp där baksits var bestyckad med en plattskärm med instrumentuppsättning och på väggen framför projicerades flygvyn från simulatorprogrammet Condor. Alla reglage var kopplade till simulatorm så det blev en hyggligt realistisk känsla. Man hade dessutom lagt in terrängen runt Vinon så att vi fick möjlighet att prova inflygning på plats före den ”skarpa” flygturen dagen därpå. Simulatorflygningarna utfördes med vitt skiftande resultat beroende delvis på tidigare erfarenheter av dylika mjukvaror.

Efter inmundiga av helt ok kvällsvard i närliggande restaurang gjorde det gott med nattsömn. Vi fick bo helt gratis i klubbens egen "hotellbyggnad" med iskalla golv och vääädligt mjuka madrasser.



"Logementet"

Onsdagen inleddes med frukost i klubblokalen. Vi hann med ett besök på Vinons matvaruhus kvällen innan för att fylla på baguettförrådet tillsammans med lite yoghurt och annat smått o gott. Förmiddagen upptogs sedan av noggrann genomgång av dokumentation kring objektet F-CHPG. Då man har en heltidsanställd tekniker och ett stort antal klubbflygplan så krävs det ordning och reda vilket vi snart kunde konstatera att man är duktiga på. Den okulära besiktningen som sedan vidtogs kunde bara styrka den uppfattningen ytterligare. Sven, som den erfarne tekniker han är, kunde inte hitta några brister varken i dokumentation eller "maskineri", vilket kändes extra betryggande med tanke på att den flugit dryga 7000 timmar sedan 1999. Duon har en fräsch yta då den är omlackerad med ny gelcoat i januari 2009.



Sven inspekterar "Petter Gustav"

Efter den obligatoriska baguette-lunchen blev det så äntligen dags att få känna på kärran i luften. Jag fick äran att göra den första starten. Efter en kall och mulen morgon så klarnade himlen upp precis lagom till lunch. Den ganska kraftiga nordväst-vinden bidrog till att det skapades lävågor av gott slag. Så från baksits kunde jag efter en turbulent start (dock i motvind) med Noels instruktioner inledningsvis kurva upp oss till ca 2000 m i rotorn. Därefter hittade vi vågen i motvind. Eftersom min franska inte är vad den borde vara så kunde Noel ropa upp trafikledningen och begära ytterligare höjd så vi kunde nyttja vågen upp till knappa 4000 m. På den här höjden behöver man som bekant ett

tillskott av syrgas, vilket inte fanns tillgängligt. Så tyvärr blev vi tvungna att dra broms och landa, fortfarande i turbulent luft. Men vad gör det när man fått segelflyga över Provence och sett snöklädda alper i nordväst samtidigt med ljusblått Medelhav i söder. Detta i början av januari!



Innan det blev Svens tur att känna på "Petter Gustav" i luften, så fick vi assistera några andra klubbmedlemmar som ville utnyttja mellandagarna till vettigare sysslor än rekonsumtion på närmsta köpcentra (skribenten vet inte om fransoserna är lika hysteriska som många nordbor). En av dessa var en dam i 80-årsåldern som inte ville låta turbulensen sätta käppar i hjulen för sin höjdarupplevelse i sin egen Pegase

Utsikt över Verdon-floden mot S:t Auban och de franska alperna

Vi fick även från marken bevittna en av Frankrikes mest erfarna piloter ta sig upp från 200 meter i en ASH25. Den finns f ö fångad av Sven i en liten filmsekvens när den flög rote med PG på 3500m höjd. Tjusigt värre! Ja, som ni förstår fick även ordförande uppleva vågens tjusning tillsammans med generöse Noel, som bjussade på sin tid i dagarna två. För Tovas del blev det tyvärr mest vänta, men hon har däremot något att se fram emot, eftersom vi sedermera beslutade att köpa flygplanet

Resten av eftermiddagen och kvällen ägnades åt lite turistande och god mat i närmsta större stad, Aix en Provence. På torsdagen var det så dags att bege sig norrut igen. För att slippa från alla vägtullar samt för att få se lite landsbygd valde vi att köra på de mindre vägarna ner till kusten och sedan genom de glamorösa kuststäderna Cannes och Antibes hela vägen upp till Nice och flygplatsen. Det kändes lite absurt med de konstgjorda, rikt utsmyckade granarna som stod sida vid sida med de mer naturliga palmerna.



Julgran i Cannes

Med facit i hand kändes det ändå som en lyckad utflykt och väl investerade flygbiljetter när vi dagarna efter kunde besluta att gå vidare och köpa flygplanet. Nu väntar vi på att Spindelbergerfabriken ska leverera den beställda Cobra Clubstar-vagnen så att Per och Rigmor kan åka och hämta vår nya ögonsten. Jag hoppas att alla liksom jag känner sig sugna att utnyttja denna supermaskin till max kommande somrar. Med sina fina flygegenskaper tillsammans med goda prestanda (bästa glidtal 1:46) kommer den att ge oss oanade möjligheter till fortsatt förkovran och klubbutveckling.

Lite fakta om AVAA (**Association Aéronautique Verdon Alpilles**)

Antal medlemmar: ca 500

Antal klubbägda flygplan: ca 25 varav tre Duo Discus och ett par ASH25

Antal privatägda flygplan: ca 30 st.

Antal bogserflygplan: 4 st Robin

Anställd personal: en instruktör, en tekniker, en administratör och en lokalvårdare, alla på heltid. På somrarna har man utöver dessa ytterligare fyra instruktörer.

Klubben producerar ca 25000 flygtimmar varje år, dock utan vinteruppehåll.

Alla flygplan är inrymda i 5 rymliga hangarer.

I klubbhuset finns ett väl utrustat kök, bardisk och kaffeautomat

I anslutning till flygplatsen finns en camping där de flesta besökare har sina husbilar, husvagnar eller ”mobile homes” uppställda.

Flygfältet består av en asfalterad bana på 1000m ost-västlig riktning, mest för motorflyg, samt en 200-meters asfaltbana för start av segelflygplan i riktning nordost, där vinden oftast kommer från. Vid sidan av banan finns grässtråk (dock inte så grönt i januari) på ca 1500m.

Sammanfattningsvis var ytorna väl tilltagna i alla väderstreck.

AAVA har anordnat ett antal större tävlingar såsom VM i de olika FAI-klasserna, senast 2006 (Std, Club, World)