

FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

Svævenyt



Nr. 9
November 1977
16. årgang

GENERALFORSAMLINGEN

Som alle ved, var der torsdag d. 6/10 indkaldt til ekstraordinær generalforsamling med det formål at få diskuteret og evt. vedtaget køb af nyt fly. Der foreligger følgende referat:

1. Valg af dirigent.

Tage Havsager blev eenstemmigt valgt.

2. Køb af nyt fly.

Formanden orienterede om de forskellige muligheder. Der kunne være tale om to fly, en franskbygget Standard Cirrus eller Franzens PIK 20, som vi havde fået tilbudt til 89.500,- inkl. moms, ekskl. vogn og instrumenter.

Bestyrelsen anbefalede køb af PIK 20 af følgende grunde: Vi har efterhånden mange erfarne piloter på LS - 1, der gerne vil kunne gå et skridt videre til en flaps-flyver. Vi vil aldrig få et lignende godt tilbud - en fabriksny PIK 20 koster i dag ca. 113.000,- + hjemhentning.

Det blev foreslået, at vi ikke uden videre skulle acceptere Franzens prisforlangende på 89.500,-, men give et tilbud. Hertil oplyste Sejstrup, at Franzen allerede samme aften, FLYV udkom, havde fået 3 henvendelser fra købere.

På spørgsmål fra P.B.C. blev det oplyst, at PIK 20 ganske rigtigt er følsom overfor vand på vingerne (og insekter), men at det samme jo gjorde sig gældende for de allerfleste glasfly.

Det blev fremført, at vi ved køb af en flapsflyver anskaffede os et fly, der kun kunne anvendes udenfor konkurrence, da flaps-flyene danner en klasse for sig. Hertil blev det bemærket, at der sikkert inden længe ville være en hel del flaps-flyvere i Danmark, således at klubklassen med tiden ville blive erstattet med standardklassen, og flaps-flyene danne den ny standardklasse ved DM.

Da der ikke fandtes nogle alternative muligheder for køb af ensædede fly i den prisklasse, var der ikke uenighed om at PIK 20'en skulle købes, hvis næste fly skulle være et ensædet. Derimod blev køb af en Twin-Astir eller et andet to-

tosædet fly foreslået. Dels ville man kunne give bedre omskolinger til glasfly, dels er interessen for strækflyvninger i tosædet stigende.

Argumenterne mod en Twin-Astir var mange. Skulle næste fly være en sådan, måtte købet udskydes, da vores økonomi på nuværende tidspunkt ikke kan bære købet af et så dyrt fly (ca. 130.000,-). En Twin-Astir ville i en spilstart kun kunne give omkring 5-600', hvilket ville gøre udnyttelsen meget afhængig af, om der var en slæbepilot på pladsen. Endelig er Twin-Astiren meget ny - der er endnu ikke kommet nogle til Danmark, hvorfor det nok ville være klogere at vente med at købe, til andre klubber har prøvet den. Endelig blev også fremført som modargument, at Twin-Astiren helt vil le overflødig gøre Ka-7, Ka-6 og to K-8.

Inden afstemningen blev der stillet modforslag om køb af en Twin-Astir. Dette forslag blev imidlertid trukket tilbage ved oplysningen om, at flykøbet så ville blive udskudt et stykke tid.

Resultatet af afstemningen, der foregik ved håndsoprækning: 21 for, 0 imod, 0 stemmer ikke.

3. Eventuelt.

Foranlediget af, at et af klubbens medlemmer har holdt privat fest i klubhuset, og af det nylige tyveri fra klubhuset, blev det foreslået, at der blev sat Yale-låse i de to døre. Nøglerne til låsene skulle mærkes, således at kun klubhusudvalget kan få lavet nye, og nøglerne skal så købes af udvalget, der skal holde regnskab med, hvem der har nøgler. Det blev diskuteret, hvem der skulle have ret til at have nøgler til klubhuset, men da man ikke kunne blive enige, blev det besluttet, at bestyrelsen skulle tage stilling til dette.

Desuden blev det besluttet, at bestyrelsen skulle revidere flyveregelementet og herefter tage op til overvejelse, hvorvidt instruktørudvalget eventuelt skal tage stilling til omskolinger. Mange mente, at instruktørudvalget arbejder for langsomt, og der blev stillet forslag om, at to instruktører skulle kunne give omskolingstilladelse på stedet.

Endelig blev der talt om konkurrenceudvalg (= flyveudvalg), der i år ikke har fungeret, som det skulle. Ref. Gitte.

PILOTO DE PLANADOR DO BRASIL

Svæveflyver i Brasilien

Under mit ophold i Rio de Janeiro 1975/76 blev jeg medlem af den lokale svæveflyveklub "CLUBE DE PLANADORES DO RIO DE JANEIRO", samt erhvervede mig brasiliansk svæveflyvercertifikat (eneste dansker der til dato har erhvervet et sådan - såvidt jeg ved), nu vil nogen sikkert sige "nå det var vel heller intet problem - det var jo bare i Brasilien han var", til dette vil jeg bare tilføje, at man netop i Brasilien har et meget strengt og man må sige reelt og effektivt system.

For det første måtte jeg aflægge helt nye både teoretiske og siden praktiske prøver, idet man ikke godkender det dansk udstedte certifikat, man ved knapt hvor Danmark er, og det skærer i hjertet når der bliver sagt "Dinamarca det er da en by i Italien eller er det i Tyskland", og så tænker man ved sig selv, det var da lige godt hulens, her kommer man fra et land der hver dag skriver i alle sine aviser og blade, hvordan alle de andre lande skal klare deres problemer - og så ved de ikke engang at Danmark er et land!---

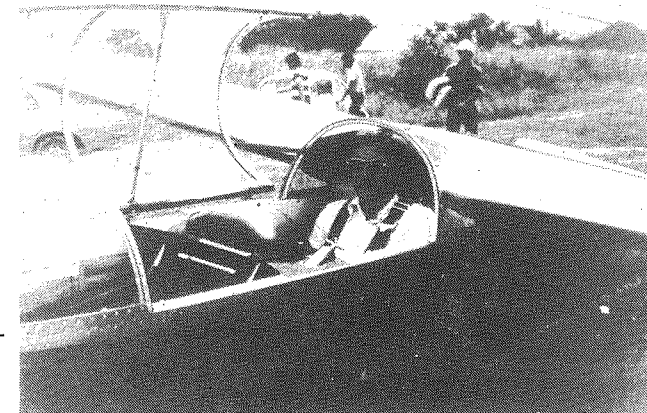
Nå, men prøverne der svarer til de danske S-prøver (teoretiske), blev aflagt i nogle lokaler Ministério de Aeronáutica disponerede over i Aeroporto Santos Dumont, Rios indenrigs-lufthavn, prøverne var skriftlige og foregik på portugisisk og var berammet til 3 timer, og hver gang vi fik en ny disciplin, ankom der en ny kontrollant til klassen, dette gentog sig for samtlige discipliner og der var ingen, jeg bemærkede, der foretog blot tilløb til svindel ved prøverne. Bedømmelserne af prøverne blev straks foretaget af specialister på de forskellige områder, og sammenfattet og resultatet blev givet ikke over ½ time efter.



Så begyndte kampen for at opnå helbreds-certifikat samt færdighedscertifikat, som det ville tage 2 til 4 dage at gennemgå. Takket være vor klubs formand, Napoleao Meirelles de Castro, som endvidere var præsident for al svæveflyvning i Brasilien, og hvis egentlige job var oberst i det brasilianske flyvevåben og på dette grundlag civil chef for Aeroporto Santos Dumont, han fløj iøvrigt P 47 Thunderbolt på allieret side under kampene i bl.a. Italien under 2. Verdenskrig, kom jeg til at følge et hold nye brasilianske flyvekadetter, som på vanlig militærvis klarede de ret skrappe lægeprøver, psykotekniske prøver samt samtale med flypsykolog m.m. på 2 dage.

Derefter fulgte de praktiske prøver som er ret identiske med de danske, blot med lidt forskellige flyveregler, f.eks. brækker man af til modsat side når man udkobler fra flysløb (højre), landingsproceduren er: Man kommer flyvende i en højde af 200 m. indover landingspunktet i den gældende landingskurs og laver en fuldkurve til venstre og brækker ud af den 45° til venstre i forhold til landingsbanen (på medvind) og afpasser i denne venstrekurve sin landing (fart og højde).

Fortsættes.



INDBRUD IGEN

Der har atter været indbrud i klubhuset. Heldigvis blev tyven denne gang pågrebet, idet han blev fundet ifærd med at sove en gevaldig brandert ud på markvejen bag klubhuset. Foruden øl og spiritus havde han stjålet spilradioen, en PYE-radio, et par kameraer, Brians båndoptager, LS-1'ens ladeapparat + diverse småting. Disse ting fik vi heldigvis tilbage, men det må nu være på tide, vi alvorligt får overvejet, hvordan vi kan sikre os bedre mod at miste kostbart grej.

LIDT STATISTIK.

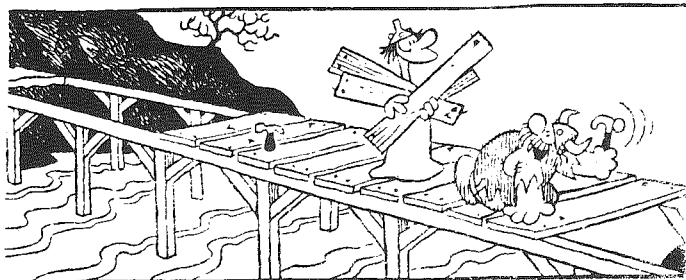
Pr. 1/10 så vores flyvestatistik således ud:

	starter	timer	stræk-km
XFN	243	126.30	672
XFL	606	157.25	134
XFG	381	144.55	184
XDJ	93	97.40	1378
XBY	117	111.45	1887
	1440	638.15	4255
DXM	50	61.40	-
Bensædede ialt	1490	699.55	4255
XFA	158	25.50	
MNX	994	169.15	
Total	2642	895.10	4255

Det skal bemærkes, at der er fløjet en del flere stræk-km end her angivet. Mange flyvninger er ikke skrevet i journalerne og man sjusker også med at udfylde rubrikkerne med "særlige flyvninger" såvel bag på flyvedagkortene som på I-journalen. Endvidere er der fundet de sædvanlige regne- og sjuskefejl i flyvejjournalerne.

MEDLEMSMØDER.

Det er blevet vedtaget, at man i år vil forsøge at holde de månedlige medlemsmøder i klubhuset den første lørdag i hver måned vinteren igennem. Forhåbentlig vil mange møde op, så vi også kan nyde lidt klubliv i den mørke tid.



"Hvor får vi egentlig midlerne fra til alle vores fremskridt???"!(?)

-ønsker
opfyldes i **AARS BANK**
for fremtiden

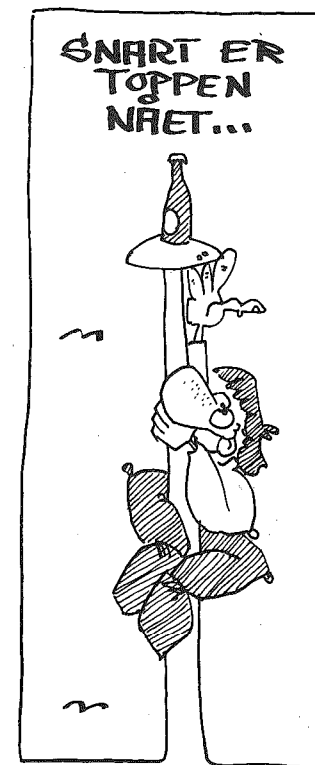


SÆRLIGE PRÆSTATIONER:

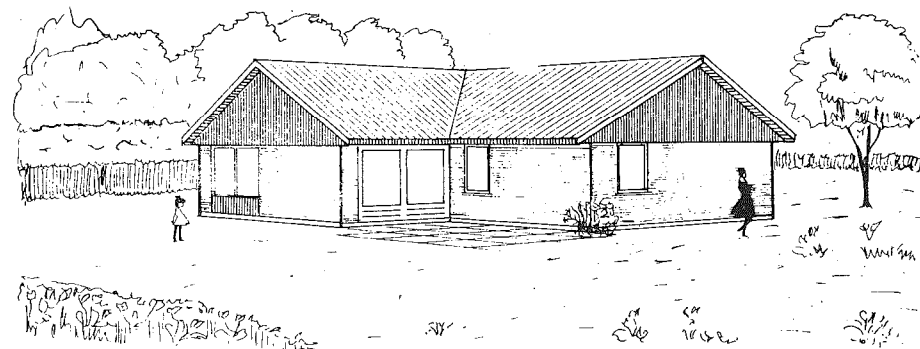
Henrik Kristensen er ønsket til Ka-6, og Flemming Mikkelsen til LS-1.

SILBYKKER !!!

**CERES
ÅRS**



bo lunt, bo godt... bo i Gandrup Huset...



GANDRUP HUSET A/S

Knud Iversen
Gandrup - Telefon (08) 25 93 66

GANDRUP HUSET LEVERES BÅDE SOM FÆRDIGHUSE OG MEDBYGGERHUSE

FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, Godske Lindenovvej 141, 9210 Aalborg Øst

Næstformand: Kaj H. Kristensen, Lybbølsgade 6, 9000 Aalborg

Kasserer: Finn W. Thomsen, Smødevvej 25, Biersted, 9440 Aabybro

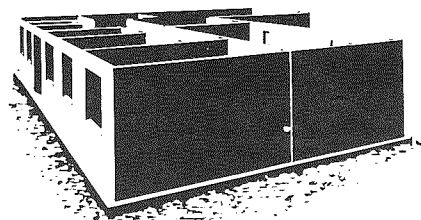
Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9140 Ribe

Medlemsbladet SVÆVENYTS redaktion:

Per H. Eriksen, Grønnegade 25, 1302 Gandrup

Flemming Vasegård, Jens Baggesensvej 98, 8100 Århus N

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s



Leca - helvægselementer til boligbyggeri

- Bagmur- og skillevægselementer specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres nybyggeri, og De vil da modtage uforbindende tilbud på levering og opstilling.
- Elementerne er godkendt af boligministeriet og produktionen kontrolleres af statsprøveanstalten.

Kontor: Mølevænget 13, Gandrup
Fabrik: Skivervej 7, Gandrup
Telefon 08 - 25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s