

# SVÆVENYT



Nr. 5  
Maj 1984  
23. årgang

## RETTELSE

På mærkelig måde havde desværre i sidste nummer af Svævenyt indsnæget sig en grov fejl i referatet fra foregående instruktørmøde. På mødet blev drøftet den bedste procedure for de sidste startforberedelser, - det vil sige kobling af wire, klarsignal m.m.

Beklageligvis var vi kommet til at skrive, at proceduren var den samme som sidste år, - beklageligt fordi instruktørerne netop var enige om, at en let ændret fremgangsmåde var bedre. Vi skal derfor prøve at tage os sammen og gengive den nu vedtagne, korrekte startprocedure:

Når piloten er klar, beder han om at få koblet, og spørger dernæst, om indflyvningen er fri. I bekræftende fald gives startsignal (tommelfinger) til tipmanden. Tipmanden holder sin fri arm strakt helt op, så såvel radiomand som alle andre på startstedet kan se, at en start er umiddelbart forestående.

Vi håber, begreberne hermed er helt klare.

Red.



**VODSKOV NY  
AUTOVÆRKSTED**  
Røllikevej, 13 - Vodskov  
Telefon (081) 29 35 67

**BRUGTE BILER**  
**3 mdr. fuld garanti**



**BP AARS DEPOT**  
**BENT KROGH**  
Vestre Boulevard  
PETROLEUM  
FYRINGS GASOLIE  
MOTORGASOLIE  
TRAKTORBENZIN  
SMØREOLIER  
OLIEFYR  
VARME UNIT'S  
BP GAS  
RENGØRINGSMIDLER



**62 19 88**  
...Deres direkte  
olieledning!

## Fra bestyrelsen

TIL STEDE: GF, PM, GV, BEMT, KF, BN, PRK

Efter gennemgang af referat fra sidste møde gik man over til punktet "økonomi" og "medlemsstatistik".

Med hensyn til økonomi har vi nu så mange penge på vores bankbog, at det blev besluttet at opsigte kassekreditten på 75.000,-.

Hvad medlemmer angår er vi nu, aktive, halvaktive og aktive juniorer medregnet, nået op på 71, og det blev derfor besluttet at oprette venteliste på de, der søger/har søgt optagelse i klubben. Der vil ved kommende bestyrelsesmøde blive taget stilling til, om situationen har ændret sig, således at vi kan optage nye elever.

Med hensyn til optagelse af S-piloter fra andre klubber blev det besluttet, at en sådan optagelse fremover vil være betinget af bestyrelsens godkendelse.

Endelig blev det besluttet, at tidligere medlemmer, der ønsker at blive aktive i klubben igen, kan genoptage flyvningen udenom ovennævnte venteliste.

Eventuelt interesserede nye medlemmer henvises til et af bestyrelsesmedlemmerne.

Næste punkt på dagsordenen var ansøgninger om fly til diverse konkurrencer, og her fik følgende ansøgere tildelt følgende fly:

DM 31/5 - 10/6	Niels Sejstrup	LS-1
Nordic Open (Tidl. Arnborg Open) (30/7 - 10/8)	Bent E. Thomsen Finn Jonassen	ASK-21 Astir
NOM 21-27/7	P.E. Thomsen/ Linneman Kristensen	ASK-21
	Hans M. Andersen	PIK-20
	Birgit A. Eriksen	Astir
	Ove Rønbjerg	LS-1
	Kaj Fogh	K-6

Hvad angår ASK-21'erenes deltagelse i ovennævnte konkurrencer skal det bemærkes, at tildelingen er betinget af, at piloterne finder egnede medpiloter til konkurrencerne.

I forbindelse med NOM finder bestyrelsen, at "egnede emner" skal findes blandt S-piloter, der endnu ikke har sølv-C, medens "egnede emner" til Nordic Open" skal findes blandt mere erfarne S-piloter, der ved deltagelse sammen med Bent Erik kunne få erfaring i konkurrenceflyvning på et lidt højere niveau end NOM og måske senere selv deltage i sådanne konkurrencer.

Til slut minder bestyrelsen vore K-8 piloter om, at også disse fly kan "gøre sig" i NOM, og at den ene K-8 udmærket kunne tages med til Skive. Ansøgning herom stiles til bestyrelsen straks eller med det samme.

Sifa (Samvirkende Idrætsforeninger i Ålborg) holder Generalforsamling i maj måned, og Kaj Fogh deltager på klubbens vegne.

I anledning af KDAs jubilæum vil der blive afholdt åbent hus over hele landet i dagene 2.-3. juni.

Vi vil invitere en journalist fra Ålborg Stiftstidende ud til en flyvetur, med håb om en god artikel i avisen søndagen før åben hus-arrangementet. Herudover vil vi ikke gøre noget ud af arrangementet, idet vi dog henstiller til alle, der måtte være på flyvepladsen disse 2 dage, at de tager godt imod interesserede og eventuelt giver disse en gæstestart.

Vi har fået brev fra Ars kommune vedrørende faldskærmsklubbens aktiviteter i sommer, og er blevet bedt om at give vore kommentarer. Vi har sendt svar til kommunen.

Fremover vil meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union kunne findes i en mappe i klubhuset.

Per Madsen fremlagde kort et nyt flyvereglement, der er tilpasset de nye svæveflyvenormer. Flyvereglementet vil blive tilsendt bestyrelsen til gennemlæsning og skal diskuteres/vedtages på næste bestyrelsesmøde.



Telefon 08-271231

**Lars Krull**  
Pallisdam 12  
DK - 9430 Vadum

I forbindelse med gennemgangen af flyvereglementet blev reglerne for kunstflyvning i klubbens ASK-21 diskuteret. Se nærmere herom i referat fra instruktørmøde.

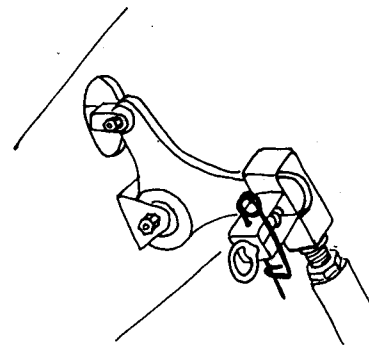
Per Madsen foreslog, at vore transportvogne i sommerhalvåret blev "opstaldet" i lader tæt på flyvepladsen, således at vi undgik flytning af transportvognene før og efter hver flyvedag med risiko for hangarskader. Per undersøger mulighederne.

Flere mindre sager blev diskuteret/nævnt. De fleste af disse bliver refereret under "smånyt".

Til slut blev datoen for næste møde fastsat: Fredag den 15. juni 1984.

Ref. Gitte

# Obs!



På K6, K8, K13 etc.  
skal sikkerhedsnålens  
"krop" vendes bort fra  
vingeroden for ikke at  
komme i bekneb og derved  
eventuelt åbnes.

# Instruktørmøde nr. 2/84 den 5.5.1984

Deltagende instruktører: PM, NS, TH, LK, FØ, PRK, HBP, KO, FV, GV, BAE, BN, BEMT, ORC, PET, BØG

## Behandlede emner:

### 1) Gennemgang af elever

Status på elevmassen er p.t. 14 elever på A-norm, heraf 2 umiddelbart før solo, samt 6 elever på B-norm.

Der er totalt medlemsstop, foreløbig indtil næste bestyrelsesmøde.

### 2) Vagtliste

Ingen problemer. Instruktørerne møder op til vagterne.

Ved udarbejdelse af I-liste tilstræbes det, at der er både en FI og en HI, men dette er dog ingen betingelse.

### 3) Cockpitcheck

Efter konstatering af, at der nu foretages flere forskellige former for usystematiske cockpitcheck, skal det her slås fast, at klubbens norm ved cockpitcheck er

1. Pedalindstilling
2. Fastspring (for/bag)
3. Hood lukket/låst
4. Luftbremser inde/låst
5. Instrumenter
6. Trim
7. Rorkontrol

Desuden efterlyser PM en større grad af "kommandoføring" fra elevernes side, d.v.s., at selv om instruktøren altid har ansvaret for den pågældende flyvning skal eleven opføre sig og virke som fartøjschef.

### 4. Diskussion af forslag til nyt flyvereglement

Forslaget udsendes til bestyrelsen til udtalelse og vedtages måske på næste bestyrelsesmøde.

### 5. Impuls til elever vedr. anskaffelse af lægeattest

Gives omkring A-7, når instruktøren er overbevist om, at pågældende senere kan gå solo.

### 6. Startprocedure

På baggrund af, at der i sidste klubblad fejlagtigt var angivet den "gamle" procedure med hensyn til kobling/indflyvning fri, skal det pointeres, at wiren kobles efter udført cockpitcheck, hvorefter der spørges "indflyvning fri?" umiddelbart før start.

### 7. Startwire

Ny 6 mm startwire er påsat som forsøg. Vær opmærksom på, om det giver mindre højde i starten.

### 8. Planche af flyvepladsen vil snart blive sat op i klubhus og på startvogn.

Den i klubhuset foreslås anvendt til at angive markorganisation, tærskelinie m.m.

Planchen på startvogn skal anvendes til at informere om gældende procedurer (højre eller venstre landingsrunde) m.m. samt om, hvilke områder der ikke må flyves i, når der er faldskærme i luften.

Enhver startende pilot kan således, blot ved at kigge på planchen, orientere sig om gældende procedure/aftaler for pågældende flyvning.

### 9. Autorisationer

Liste over S-piloter, som selvstændigt kan iværksætte flyvning på pladsen (efter forudgående aftale med PM eller GF), blev udarbejdet (se liste i klubbladet).

### 10. Anvendelse af tosædede fly

Det er på længere sigt (når nyhedens interesse for ASK-21 har lagt sig) meningen, at dagens instruktører anvender begge tosædede fly i svæveflyveuddannelsen (K-7 til grundskoling, ASK-21 til udvidet flyvning).

### 11. Kunstflyvning

Bestyrelsen har henstillet, at der udvises absolut tilbageholdenhed med kunstflyvning, især den ubegrænsede kunstflyvning. Selv om ASK-21'eren må kunstflyve ubegrænset, ønsker bestyrelsen ikke klubben omdannet til en kunstflyveklub - normen for at være en "rigtig" svæveflyver bør ikke være

at man har fløjet på ryggen.

Instruktører har i princippet ubegrænset kunstflyvningstilladelse.

Øvrige piloter kan gives en kunstflyvningstilladelse i to sværhedsgrader:

1. Begrænset kunstflyvning
2. Ubegrænset kunstflyvning

Jan Buch Madsen er den eneste ikke-instruktør, der har tilladelse til ubegrænset kunstflyvning.

Tilladelse til ubegrænset kunstflyvning gives af bestyrelsen.

## 12. Ikke-flyvning

Det foreslås, at man ved flyfordelingen siger, at hver "flyvegruppe" (PIK-20, LS-1, Astir, K-6, K-8, K-7) stiller 1 m/k til de kedelige jobs - rengøring af toiletter og baderum, støvsugning, oprydning i klubhus, rengøring af og oprydning i køleskab o.s.v.



Foråret er umiskendeligt kommet.  
Forrige I-møde blev forlagt til "terassen" foran hytterne.



## FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116  
9000 Aalborg  
Tlf. 131339

Følgende S-piloter er autoriseret til, efter forudgående orientering af Per Madsen eller Gert Frikke, selvstændigt at iværksætte flyvning på EK-VH:

Anders M. Andersen  
Hans M. Andersen  
Per H. Eriksen  
Anders Hansen  
Bent Jensen  
Kim Jensen  
Bent B. Kirkegård  
Chr. Emil Kjeldsen  
Jan Buch Madsen  
Ib Friis Mikkelsen  
Henrik Chr. Nielsen  
Finn Hermod Odderskov  
Poul Olesen  
Carsten Ullerup

### Bemærkning:

Den der iværksætter flyvning på EK-VH skal sætte sin autograf bag på dagkortet og er ansvarlig for markorganisation (placering af startsted, spil etc.), materiel m.m. og skal ved flyvedagens afslutning sørge for, at fly/materiel bliver sat på plads, at logbøger bliver ført, samt at der er ryddet op i hangar og klubhus.

PM

**SPIS OG BO  
PÅ  
HORNUM KRO**

**Tlf. 08-66 10 01**

Instruktor for kort./I-bevis nr./ tilf.

Instruktor	PLANLACTE FLYVEDAGE												I-1	I-2	I-3			
	MAY	JUNI			JULI			AUGUST			SEPTEMBER							
	12/5	13/5	18/5	19/5	20/5	26/5	27/5	31/5	2/6	3/6	9/6	10/6	11/6	14/6	17/6	23/6	24/6	
Niels Sejstrup																		✓
Rage Havesager																		✓
Kaj Fogh																		✓
Finn W Thomsen																		✓
Per Madsen																		✓
Linneman Kristensen LK																		✓
Finn Østergård																		✓
Karsten Sjørslev																		✓
Poul R. Kristensen PRK																		✓
Cert Frikke																		✓
Hans Bo Poulsen HBP																		✓
Kaj Olesen																		✓
Begild Skamris																		✓
Flemming Vasegård FV																		✓
Gitte Vasegård GV																		✓
Birgit A. Eriksen BAE																		✓
Børge Nielsen BN																		✓
Bent E. Thomsen BET																		✓
Ove R. Christensen ORC																		✓
Poul E Thomsen PET																		✓

10

MANDAG DEN 14. MAJ 1984

# 200 sat ind mod brand i plantage

Heldigvis stammer den hestående avisoverskrift ikke fra en beretning fra EK-VH, og at vi gengiver den her skal udelukkende tjene som en påmindelse til alle om, at omgæes en hver form for ild med den allerstørste forsigtighed. Efter det tørre forår er plantagen og græsset omkring flyvepladsen som den bekendte "krudttønde", og faktisk blev den i avisen omtalte brand, der fandt sted ikke langs fra Skive flyveplads, startet af gnister fra en vinkelsliber. De, der betjente sliberen havde overhovedet ikke

forestillet sig, at denne risiko forelå. De måtte desværre få timer efter konstatere, at det gjorde den. Store plantagearealer og 10 - 20' sommerhuse gik op i røg. Og det kræver vist ikke stor forestillingsevne herefter at se, hvad en tilsvarende brand på vort område kunne betyde for hangar, klubhus, hytter og campingvogne m.m.

Vær derfor yderst forsigtig!

For mig er det en sport, at mine kunder får mest muligt ud af deres penge.

Få en Bankrådgiver i Privatbanken.

**PRIVATbanken**

## væddemål

Den "tradition", der blev indstiftet sidste år i form af en væddemålsfest, og som blev en stor succes, ser ud til at fortsætte i år. I hvert fald er der allerede indgået talrige væddemål.

For de , der ikke ved, hvad det hele går ud på, skal det kort repeteres her:

I løbet af året kan hvem som helst indgå væddemål med/mod hvem som helst angående de både mere alvorlige, konkurrencebetonede sider af vor sport og de mere muntre. F.eks. kan to piloter vædde om, hvem der gennemfører den hurtigste 100 km. trekant eller f.eks. den længste distance, to piloter kan vædde om, hvem af de to, der laver årets første udlandning, eller en enkelt pilot kan erklære forskellige mål for året som f.eks. opnåelse af S, sølv-C, en 300 km. diamant osv. osv. I alle tilfælde sættes et eller andet på højkant, og er der tale om noget deleligt, skydes det hele ind i en pulje, der så fortæres/drikkes ved efterårets væddemålsfest. Så enkelt! (Eller hva?)

På nuværende tidspunkt er der indgået følgende væddemål:

Anders M. Andersen: 1 ks. TOP.	Flyver mindst en 300 km. opgave i AS-K 21.
Birgit Eriksen: 1 ks. øl.	Laver en Danmarks-rekord.
Steen Petersen: 2 ks. øl.	Får sølv-C.
Frank Larsen: 1 ks. øl.	Får sølv-C.
Anders Hansen: 1 ks. øl (vistnok)	AMA lander ude før mig i år.
Berit Ølesen: 1 ks. øl.	Får sølv-C.
Dan Hansen: 1 ks. øl.	Får sølv-C.
Poul R. Kristensen: 1 fl. whisky.	Ingen flyver (tør at forsøge) en 300 km. i Ka-6 i år.

Fortsættes.

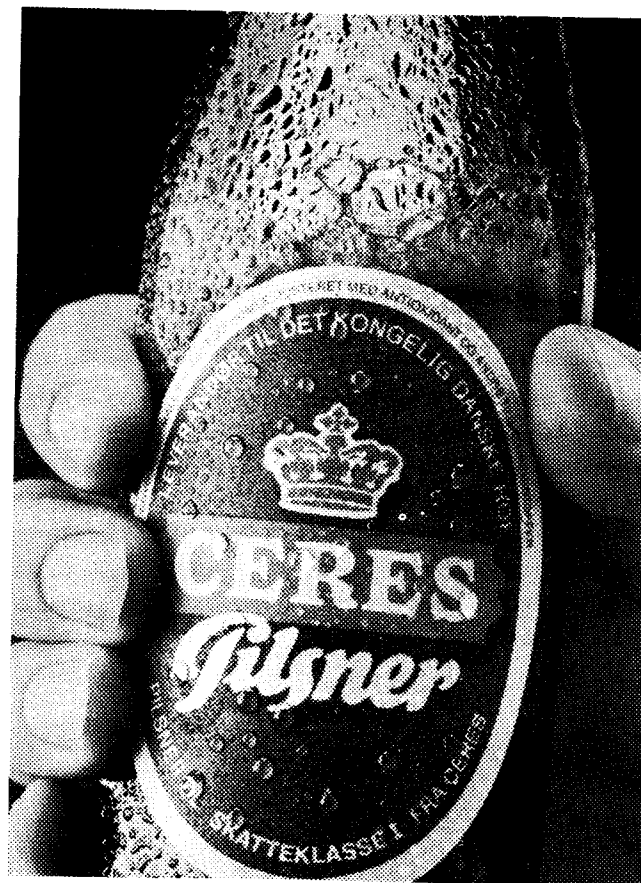
Hans M. Andersen:  
1 ks. øl.

Flyver en 300 km. i år.

Hans M. Andersen/  
Bent Kirkegaard

Ove flyver IKKE en 300 km. inden 1/7.

N.B.: Forbehold for ændringer/fortrydelser for så vidt angår redaktionens gengivelse af væddemålslisten.



## Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

# Satte rekord i en »gammel træflyver«



*Århusiansk svæveflyver gennemførte 500 kilometer trekant-flyvning — men var nær strandet*

Århus Stiftstidende 9/5.

Som et memento til Poul Richards udfordring til alle Ka-6 piloter kan ovenstående ses. Tirsdag den 8. maj udnyttede Jan Skytte fra Århus nemlig vejret, der nok var det bedste i mange år, til at lave en bemærkelsesværdig flyvning i sin Ka-6 E. En flad, - meget flad, 500 km. trekant Kirstinesminde - Padbord - Fsn. Ålborg - Kirstinesminde blev gennemført på ca. 9 timer. Så det kan altså lade sig gøre at flyve langt i en Ka 6. Måske nogen herefter føler sig ekstra inspireret til at gøre et forsøg på at sikre sig den udsatte flaske whisky ?



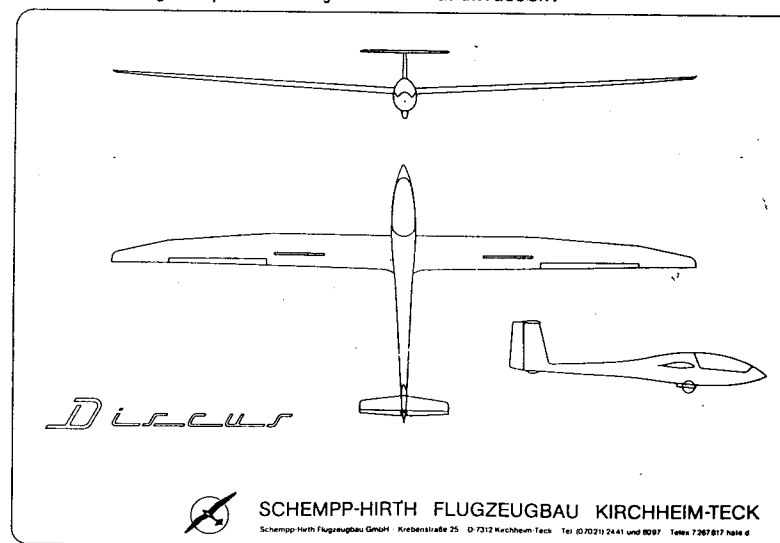
## Nyt fly?

Knap nok har vi fået vores splinternye AS-K 21 indenfor hangarportene, før diskussionen om vores næste flykøb rejser sig. Og det er naturligvis et sundhedstegn i en klub, - både hvad angår det klubpolitiske og klubbens økonomi. På begge punkter kan vi vist være ganske godt tilfredse. Økonomien er allerede igen sådan, at vi har kunnet opsigte vores kassekredit, og en egentlig opsparing til nyt fly/klubhus/vognport osv. er begyndt.

Vi har tidligere på generalforsamlinger og i Svævenyt set/hørt forskellige meninger om vor næste større investering, og argumenterne har været mange og gode: Nogle mener, at vi bør prioritere køb af nyt fly højest af alt, andre siger (også med rette) at et ordentligt klubhus med god plads er en vigtig forudsætning for den trivsel, der gør klubben til det, den er i dag, og lige så uimodsigeligt er det, at f.eks. en vognport til vore efterhånden mange transportvogne ville være en god hjælp i dagligdagen.

Redaktionen modtager fortsat meget gerne indlæg i debatten, både hvad angår tanker om de mere overordnede klubpolitiske mål og om mere konkrete tanker, f.eks. om hvad vi skal købe som nyt fly, hvis det er det vi skal. Nyt fly, "nyt" brugt fly, toppræstationer eller mere moderate, prislejet for nyt fly osv. osv.

Som før omtalt, mener nogle, at vi snarest skal købe nyt fly, - og nogle mener også, vi skal købe det bedste. Et helt nyt bud på "det bedste" kommer fra Schempp-Hirth, der jo ikke er uvant med succeser. Vi behøver blot at nævne Nimbus II og III og Ventus som de seneste eksempler; - men nu kommer der i sandhed også spændende nyt i standardklassen:





Fra Ib Wienberg, der er ny dansk Schempp-Hirth-agent, har vi indhentet følgende materiale. Den ny Discus, der formentlig bliver et rigtig varmt bud på topplaceringer i standardklassen, har netop fløjet sine første starter. Vi vælger her direkte af aftrykke Ib<sup>s</sup> brev, for det rummer så nogenlunde det, vi alligevel ville have skrevet, og at han i sit brev skriver begejstret om det produkt, han repræsenterer, kan vel ikke undre nogen. Og Schempp-Hirth må jo siges at have noget at prale af.

Hej.  
Tak for brevet.  
Jeg sender hermed noget materiale om VENTUS og DISCUS.

Om VENTUS er vel kun at tilføje, at glidetæl er målt af Johnson i USA til 45 og at hastighedspolaren i den høje ende overgår selv de nyeste åbenklassefly med NIMBUS 3 som eneste undtagelse. Stigeegenskaberne, som er bedre end noget andet vi hidtil har set igen med NIMBUS 3 og nogle få andre store åbentklassefly som de helt forståelige undtagelser- er jo også tydeligt dokumenteret gennem konkurrenceresultaterne.  
"Hemmeligheden" er den kun 11 cm tykke vinge og det ny profil.

Om DISCUS foreligger endnu ikke ret meget.  
Udover det som fremgår af medsendte treplantegning og data, kan jeg tilføje:

- den fløj første gang for en uge siden
  - 2 er tilmeldt de tyske mesterskaber i juni
  - 10-15 ventes klar til VM i Rieti 1985
  - produktionen starter vinteren 1984/85
  - prisen kommer til at ligge en lille smule over f. eks. LS4 på grund af det dyre kulfiber, som vingen er bygget i
  - der er en fantastisk interesse for den og det vælter ind med reservationer til fabrikken - også fra Danmark
  - reservationer skal ledsages af en forudbetaling på DM 2.000, som refunderes fuldt ud, hvis reservationen ikke medfører bestilling eller man iøvrigt på et hvilket som helst tidspunkt fortryder
  - bestilling af fly, som først tilbydes de som har reserveret, skal også ledsages af en mindre forudbetaling. Denne forudbetaling refunderes fuldt ud på samme måde ved afbestilling i rimelig god tid før leveringen.
- Både reservation og bestilling er således helt gratis.

Jeg er ikke i tvivl om, at DISCUS'en nok skal opfylde de store forventninger der er til den.  
SCHEMP-HIRTH har altid betydet gode flyveegenskaber og godt kvalitetsarbejde samtidig med at fabrikken nu ligger foran konkurrenterne med hensyn til præstationer.

Til gengæld er leveringstiderne selvfølgelig lange.  
Hvis I foretager en reservation HURTIGST MULIGT vil der være gode muligheder for en leveringsdato som hedder noget i retning af sommeren 1986, men hele 1985 produktionen og meget af 1986 produktionen er allerede væk og reservationer vælter ind i øjeblikket.

Jeg ved selvfølgelig godt at beslutningsprocessen i en klub tager nogen tid, tingene skal undersøges og debateres, sommetider i lang tid, men jeg kan kun anbefale jer at i foretager en reservation på DISCUS'en i lyn tempo og så måske vurderer noget nøjere bagefter.  
Reservationsbetalingen refunderes som sagt fuldt ud, hvis I bestemmer jer for noget andet.  
Til gengæld vurderer jeg det som desværre umuligt at afgive en bestilling/reservation senere på året og så opnå levering i 1986.  
Allerede i marts måned var en stor del af 1986 produktionen (og hele 1985 produktionen) lovet væk ved reservationer og nu efter den har fløjet går det rigtig stærkt.

Alene her fra landet er adskillige reserveret blot i denne uge!

Jeg håber hermed at have forsynet dig/er med nogle brugbare oplysninger og at have gjort opmærksom på leveringsproblemet.

Vend tilbage, når/hvis jeg kan gøre mere.

Med venlig hilsen

*Ib Wienberg*  
Ib Wienberg

# D I S C U S

**Hochleistungssegelflugzeug der Standardklasse**

- TRAGLIEDER GEOMETRIE NACH AERODYNAMISCH NEUEN LERKENNISSEN MIT ZURÜCKGEHILTEN VORDERKANTE
- NEUE ENTWICKELTES TRAGFLÜGELPROFIL MIT GRENZSCHICHTSTEUERUNG
- SPURBARE LEISTUNGSVERBESSERUNG IM REBEL FLÜGBEREICH
- GERINGE INHÄLTLICHE LEISTUNG VERWENDEUNG VON KOLLELASEN
- GERINGSTMÖGLICHE SCHMUTZANFÄHIGKEIT
- DOPPELSTÖCKIGE BREMSKLAPPIEN
- AUTOMATISCHE RUHRMANÖVRIERUNG

**High Performance Standard Class Sailplane**

- WING GEOMETRY TO LATEST AERODYNAMIC KNOWLEDGE WITH SWEEPBACK LEADING EDGE
- NEW WING SECTION WITH BOUNDARY LAYER CONTROL
- DISTINCT INCREASE IN CRUISE PERFORMANCE
- THIN WING SECTION BY USING CARBON FIBERS
- LOWEST POSSIBLE DRUG AND DIRT SENSITIVITY
- "TWO STORY" AIRBRAKES
- AUTOMATIC HOOK UP OF CONTROLS

**Technische Daten:**

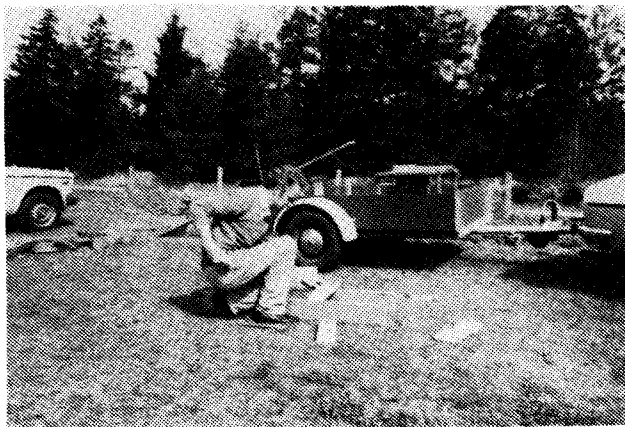
Spannweite	15,00 m
Flügelbreite	10,58 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	21,3
Rumpflänge	6,58 m
Rumpfbreite	0,62 m
Rumpfhöhe	0,81 m
Leertgewicht	228 kg
Max. Fluggewicht	500 kg
Max. Flächenbelastung	47 kg/m <sup>2</sup>
Min. Flächenbelastung	29 kg/m <sup>2</sup>
Max. Cockpit-Zuladung mit Ausrüstung	120 kg
Höchstzulässige Geschwindigkeit in ruhiger Luft	270 km/h
in bewegter Luft	180 km/h
Überzugeschwindigkeit	68 km/h
Geringstes Sinken	0,59 m/s
Gleitzahl	41

**Technical Data:**

Wing span	49,21 ft
Wing area	113,88 ft <sup>2</sup>
Aspect ratio	21,3
Fuselage length	21,59 ft
Fuselage width	2,03 ft
Fuselage height	2,66 ft
Empty weight	503 lb
Maximum A.U.W.	1102 lb
Max. Wing loading	9,63 lb/ft <sup>2</sup>
Max. Cockpit load including equipment	265 lb
Maximum speed in calm air	146 kt
in rough air	97 kt
Stall speed	37 kt
Min. Sink rate	116 fpm
Best L/D	41

## SMÅNYT

Der er nu etableret en mere permanent strømforsyning til de hytter og campingvogne, der før hentede lidt strøm via den enlige udvendige stik-



kontakt på klubhuset.

På billedet ses Børge i færd med det komplicerede tømrerarbejde i forbindelse med oprettelse af fordelestationen ved campingområde nord.

Eller sagt på en anden måde:

Tage Havsager

har fremstillet to fordelelseskabe med hver fem stikkontakter. Hver kontakt kan maksimalt afgive 200 watt, idet en belastningssikring slår fra ved større belastning. Sikringen kan umiddelbart atter slås til, når overbelastningen er fjernet.

Dette betyder, at hver bruger KUN må forsyne sig med el til belysning. Opvarmning og køleskabe vil fortsat være gas-anliggender for den enkelte hytte/campingvognsejer.

Tage Havsager skal atter en gang agere umulig elev (det er han efter sigende god til) ved Unionens hjælpeinstruktørkursus på Arnborg tilsommer. Det bør ikke glemmes, at det fra Unionens side betragtes som en slags "borgerligt ombud", at de klubber, der sender instruktøraspiranter på kursus også bidrager med førsteinstruktører som lærerkræfter, når ny HI'ere skal uddannes.

Nøgle-knagerækken i kontoret bliver saneret i denne tid. Forstået på den måde, at de mange "ukendte" nøgler, der efterhånden hobede sig op på den, bliver smidt væk, den anvendelige mærket og fornødne ekstrakopier fremskaffet.

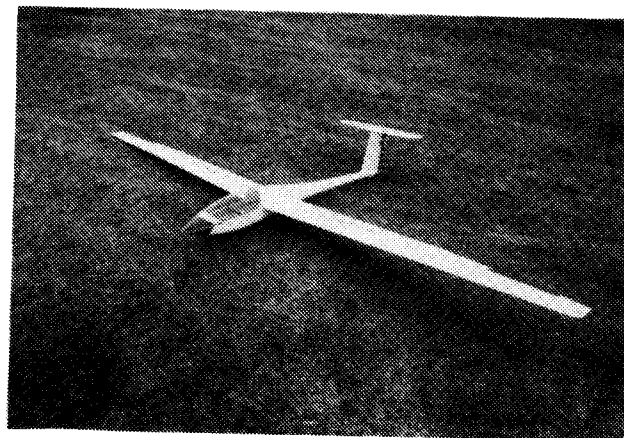
Som et forsøg har vi netop fået sat 1200 meter 6 mm. wire på den ene tromle på spillet. Wiren er som ny og meget smidig trods dens tykkelse. (Vi

## smånyt

fortsat:

plejer at bruge 4,8 mm. wire.) Og selvom den vejer en del ekstra under et optræk, ser det ikke ud til, at det påvirker den opnåede starthøjde væsentligt.

Onsdag den 16. maj for vi besøg af en gruppe fra Lions Club i Ars, der gerne ville se, hvad klubben står for og kan byde på. Der er forberedt filmforevisning og flyvning for gæsterne, hvis vejret tillader det. Børge, Birgit, Bent Erik og Per tager sig af det praktiske.



"Det er ikke til at se det..."

Nej vel? Men den her viste Astir måler faktisk ikke mere end 2 meter fra tip til tip. Modellen, der med sin stolte ejer og skaber var på besøg på pladsen

i påsken er til mindste detalje en kopi er en Astir 77, og samtlige rør, samt luftbremser og indtrækkeligt hjul fungerede perfekt. Nydeligt arbejde. Man kan jo så bare spørge sig selv, hvorfor den flyveglade modelbygger ikke selv foretrækker at flyve med, for med nyanskaffelser, diverse radioudstyr, elektrisk spil m.m., bliver modelflyvningen næsten lige så dyr (måske burde man skrive "billig") som vores flyvning.

Det skrider fremad, endelig, med færdiggørelsen af AS-K 21 vognen. Efter planen skal den synes i midten af maj, og så skulle vi for alvor kunne komme i gang med den udvidede skoling på vort ny fly. Hidtil har strækflyvningerne på flyet været forbundet med den ekstra kriblen der kommer af at vide, at man i tilfælde af udelanding skulle hjemhentes ad to omgange på Schleichervognen. Det bliver det jo hverken billigere eller nemmere af.

## SMANYT fortsat.

På nuværende tidspunkt er ikke færre end 23 piloter omskoleet til AS-K 21. Da omskolingen koster kr. 300,-, er der herved snart tjent ind til flyets radio!

Iøvrigt siger det høje omskolingstal noget om erfaringsniveauet i vor klub. Det er i de seneste år blevet stadig højere.

## Medlemsnyt

Jan Buch Madsen  
Aktiv pr. 1/4-84.

Jørgen Christensen (P)  
Udmeldt.

Lars Knudsen (P)  
Udmeldt.

Anders B. Nielsen (P)  
Udmeldt p.g.a. manglende betaling.

### Pssst!

Vi er blevet bedt om at minde om, at en stilling som klippeklistrechef er ledig i klubben. Han/hun kommer til at arbejde med direkte reference til direktøren. (Ups! "formanden".)

Eller sagt på en anden måde: Der har endnu ikke været nogen reaktion på Gerts efterlysning af en person, der er villig til at påtage sig lidt arbejde med indsamling af avisudklip etc. omhandlende klubbens aktiviteter. Er du interesseret, så ring til Gert.

## Særlige præstationer

Næsten straks fra sæsonens start kom der gang i præstationerne, - både de helt banale som diverse (utilsigtede) udelandinger, og de mere bemærkelsesværdige. Specielt kan nævnes Anders M. Andersen og Seistrups 102 km. trekant på AS-K 21 den 17. april med 84 km/t, Linnemann og Dan Hansen 102 km trekant på Ka-7 samme dag med 43 km/t og Ove Rønbjerg 106 km. trekant på LS 1 den 9. maj med 101 km/t. Men se iøvrigt herunder:

16/4: Poul R. Kristensen/Linnemann Kristensen 101 km trekant på AS-K 21 med 56 km/t.

17/4: Birgit Eriksen udelandet ved Hobro under forsøg på 102 km trekant.

17/4: Hans M. Andersen 102 km trekant med 76,5 km/t på Astir.

17/4: Jan Buch Madsen 102 km. trekant på LS -1 med 77,6 km/t.

17/4: Linnemann/Dan Hansen 101 km. trekant på Ka-7 med 43 km/t.

17/4: Anders M. Andersen/Niels Seistrup 101 km. trekant på AS-K 21 med 84 km/t.

18/4: Gitte Vasegaard 102 km. trekant på Ka-6 med 30 km/t.

18/4: Flemming Vasegaard 102 km. trekant på LS-1 med 53 km/t.

18/4: Kaj Olesen 102 km. trekant på LS-1 med 63 km/t.

18/4: Gudrund Theilmann/Bent Kirkegaard 102 km. trekant på AS-K 21 med 66 km/t.

18/4: Poul R. Kristensen 213 km. trekant på Astir med 62,6 km/t.

23/4: Ivan Hansen udelandet ved Randers efter sølvstræk på K-8.

24/4: Steen Petersen omskoleet på Ka-6.

27/4: Poul R. Kristensen udelandet ved Års med Astir.

27/4: Anders M. Andersen udelandet ved Arden med LS-1.

27/4: Poul Olesen 103 km. trekant på Astir med 57,2 km/t.

5/5: Henrik Bo Nielsen omskoleet til Ka-6.

5/5: Flemming Gammelholm solo på Ka-7 som den første efter de ny skolingsnormer. (Tidligere blev der fløjet solo på K-8.)

Særlige præstationer fortsat:

- 6/5: Anders M. Andersen 102 km. trekant på LS-1 med 62,3 km/t.
- 8/5: Niels Seistrup 103 km. trekant på LS-1 med 61,2 km/t.
- 9/5: Ove Rønbjerg 106 km. trekant på LS-1 med 101 km/t.
- 11/5: Ivan Hansen udelandet 1 km øst for pladsen under forsøg på at nå hjem.
- 13/5: Tage Havsager 107 km. trekant på LS-1 med 78 km/t.
- 13/5: Anders M. Andersen 107 km. trekant på Astir med 80,6 km/t.
- 13/5: Kjeld Hjort B-diplom.

Håber, vi har husket det hele!

T I L L Y K K E !

Iøvrigt fortælles det, at de første gode maj-dage bød på højder på op til 9.200 fod, - over Midtjylland endda omkring 10.000 fod! Og 5 - 6 meter stig!!

**DISKOTEK** på

**Haubro Kro**

- stedet, hvor man hygger sig og spiser godt. Tlf. 66 40 26

**hver fredag fra kl. 21-02.**

Nedenstående er sakset fra "TERMIK". Gælder noget af det måske også for vores klub? Kommentarer modtages gerne.

NOSTALGI - eller??

Red.

Ældre medlemmer erindrere nok, at vi engang havde den gode regel for bestyrelsesarbejdet, at der meget nødtigt skulle holdes afstemning om noget. Problemerne skulle diskuteres til bunds, og man skulle forsøge at nå frem til beslutninger som alle kunne enes om. En meget regulær og demokratisk indstilling, omend den var en anelse besværlig, af og til.

Vi havde et par andre ideer, som ikke længere synes at have grobund. Der var bl.a. en ganske stram disciplin på flyvefeltet. Alle deltog i alt arbejde, lige fra vi rykkede ud og til vi havde pakket sammen. Ingen forlod startstedet uden at have indhentet flyvelederens tilladelse. Folk som var "trætte" blev "grounded" og det samme blev de som evt. generede andre unødigt. Vi gik ud fra, at så var de nok ikke i psykisk form og er man ikke det, så bør man blive ved jorden.

Mange større arbejder blev gennemført uden ringeste besvær, blot fordi der var nogen som havde gjort sig den ulejlighed, at organisere en mødeplan. Meget få mødte ikke op, når der var kommet brev om, at de venligst skulle møde med skovl og hammer, den og den dag, klokken det og det.

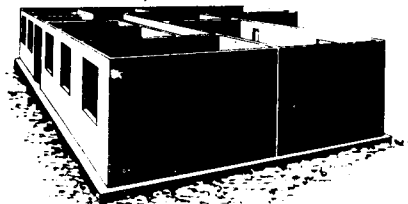
Det lyder måske "helt åndssvagt" for mange af vore medlemmer i dag, men bl.a. undertegnede kan forsikre, at det bestemt ikke var det VI følte dengang! Tværtimod! Det var en sand fornøjelse at komme på flyvepladsen dengang, HVER GANG!

Der var absolut ingen slinger i valsen. Flyvelederne var helt suveræne LEDERE af alt hvad der foregik, og de var GODE! Uden undtagelse. Disciplinen var gevaldigt betryggende. Ingen rørte ved noget overhovedet, uden at de havde fået instruktion i det. Ingen "kloge hoveder" skabte ubehagelige overraskelser, ved at opfinde egne procedurer. Hverken på jorden, eller i luften! Vi var ikke for velforsynede med materiel, men det vi havde var altid på toppen, for de ansvarlige forlod ikke området før de var sikre på, at tingene fungerede som de skulle, når vi stod der næste flyvedag og var utålmodige efter at komme igang.

Der er mange som mener, at det er rart at det hele er blevet lidt mere afslappet, og det ville også kun være godt, hvis ikke det samtidig havde medført at vi mistede noget. For nogle af os, er det et virkeligt savn at de lidt mere afslappede forhold, også har medført tabet af disciplinen, og af en stor del af den effektivitet, der fulgte af den holdning som dengang prægede det hele. Den måde vi dengang svævefløj på, stillede nok en masse krav til hver enkelt, om virkeligt at yde noget - men så gav den også en dyb tilfredsstillelse over hver eneste flyvedags resultater. Ingen kunne udnytte andres indsats ved at daske rundt og lave ingenting, udover at flyve sig en tur. Alle vidste, at hovedsigtet var at få afviklet så mange flyvninger som overhovedet muligt, og det krævede at hver mand gjorde sit bedste til at bidrage, efter evne og med de talenter hver især nu havde. Flyvelederen var manden som LEDEDE dagens mange gøremål, og en ordre fra en flyveleder, var en ORDRE! Lyder det mærkeligt?

Det er egentlig mere mærkeligt for mange af os, at klubben vil undvære alle de fordele der lå i den tids regulære, og disciplinerede, og dog så dybt demokratiske måde at drive svæveflyveklub på. For, Gud-hvor var det dejligt.....

## Gandrup Elementfabrik



### Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles 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.

Skovvej 7  
9362 Gandrup  
Telefon 08-25 90 66

**GANDRUP ELEMENTFABRIK** a/s

### ÅLBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, Pomonavej 12, 9230 Svendstrup  
tlf. 08-38 23 65

Kasserer: Gitte Vasegaard, Drejøvænget 56, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe  
tlf. 08-35 19 82

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

### Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Drejøvænget 56, True,  
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55

### Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Ars, tlf. 08-66 14 72