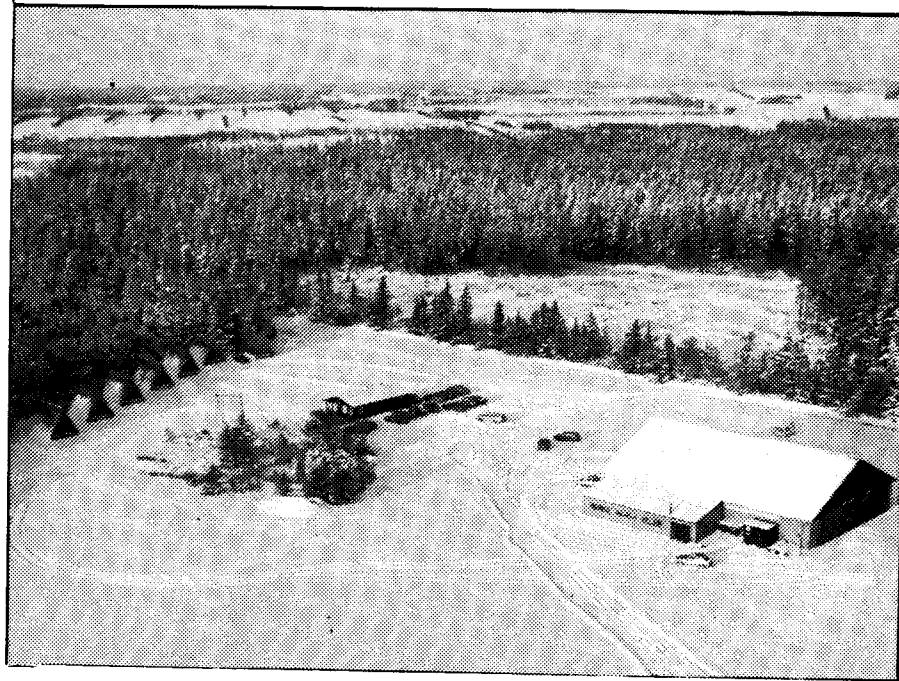


SVÆVENYT



Nr. 1
Januar 1985
24. årgang

Adresseliste.

Vi skrev i decembernummeret, at der ville komme en revideret adresse-
liste med dette nummer. Ved nærmere eftertanke er vi dog kommet til det
resultat, at det nok vil være mere smart at vente til maj-juni, idet vi
så kan få de ny medlemmer, vi på dette tidspunkt har fået, men i rækken.
Så hav tålmodighed lidt endnu.



Mon ikke vi alle har prøvet
at lande efter en god flyv-
ning med en blære, spændt
til bristepunktet?

At stramme den så meget,
som Poul Erik tilsyneladen-
de her har gjort, er dog
nok i overkant!

FORSIDEBILLEDET:

Så dejligt tager vores hangar-, klubhus-
og hytte- og campingområde sig ud fra oven
en 15^o kold januardag fra 500 fod.

GENERALFORSAMLING

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling lørdag den 2. marts
1985 kl. 13.00 i klubhuset på EK-VH. Dagsorden ifølge vedtægterne.

Forslag, der ønskes behandlet ved generalforsamlingen, skal være besty-
relsen skriftligt i hænde senest 14 dage før forsamlingen.

På valg er i år følgende:

Kasserer:	Gitte Vasegaard
2. bestyrelsesmedlem:	Kaj Fogh
4. bestyrelsesmedlem:	Børge Nielsen
5. bestyrelsesmedlem:	Bent Erik Thomsen
2. revisor:	Mie Frikke (erstattet af P.E.Thomsen)
2. suppleant:	Birgit A. Eriksen

Der vil som sædvanlig blive lejlighed til at nyde velsmurt smørrebrød
med vådt efter generalforsamlingen.

GENERALFORSAMLING.

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling i
FSN Ålborgs Svæveflyveklub lørdag den 2. marts 1985
kl. 12.00 i klubhuset på EK-VH. Dagsorden ifølge ved-
tægterne.

HUSKHUSKHUSKHUSKHUSKHUSKHUSKHUSKHUSKHUSKHUSK

at du IKKE har stemmeret på generalforsamlingen, hvis du har
restancer svarende til mere end 2 måneders kontingent. Kasso-
sen tager mod indbetalinger på selve dagen indtil kl. 12.59.

Husk osse: Har du indbetalt indenfor de sidste ca. 14 dage,
skal du medbringe kvitteringer herfor (postgiro, bankkvitte-
ring etc.), idet kun sådanne er gyldig dokumentation for ret-
tidig indbetaling.

Sorteper-fest

Som det nok er bekendt, har vi første gang det var muligt og med vanlig ubeskedenhed vundet Sorteper-pokalen. En flot præstation for klubben og helt i tråd med vore stolte traditioner. Der findes kort og godt ikke dén pokal, vi ikke kan vinde!

Med gevinsten fulgte også retten til at holde en fest for den besejrede klub, og vi inviterer da med glæde de stakkels Skivefolk til komsammen på EK-VH lørdag den 9. februar kl. 19.00.

Festen vil være et sammenskudsgilde med en pris i omegnen af 75 kroner. Der vil for gæster blive mulighed for overnatning i opvarmede hytter el. lign., - blot man selv medbringer sengetøj og luftmadras. Der vil blive fælles morgenmad en gang i løbet af søndagen.

Vi glæder os til at se rigtig mange Skive-folk til en munter fest. Tilmelding til Irene Kristensen, tlf. 08 463121 eller til redaktionen, tlf. 06 244809 eller på listen i klubhuset senest mandag den 4. februar.

MEDLEMSMØDE

Samme dag holdes medlemsmøde i klubhuset kl. 13.00. Der vil være mulighed for at se to svæveflyvefilm om hhv. bølgeflyvning og VM i Marfa, Texas i 1970. Desuden en videofilm fra Lemvig Svæveflyveklub.

Naturligvis er gæster fra Skive også velkomne allerede til medlemsmødet.



Fra bestyrelsen

- Status for køb af nyt fly
Det blev diskuteret, hvorvidt det ville få betydning for vort køb af et nyere brugt fly i vinteren 1985/86, at klassificeringen af fly ved konkurrencer endnu ikke er afklaret. Da udviklingen imidlertid lige-så godt kan gå i den ene som den anden retning, blev det besluttet ikke at ændre den tidligere afgørelse om at købe nyere brugt fly i 1985/86.
- Økonomi/regnskab 1984
Regnskabet for 1984 blev gennemgået, og det kunne konstateres, at vore indtægter har ligget ca. 30.000 over budgettet, hvorimod udgifterne pænt har holdt sig til det budgetterede. Som den kvikke læser vil kunne regne ud, betyder dette et ekstra overskud på ca. 30.000.
Regnskabet kan i øvrigt findes i midten af dette nummer af Svævenyt. Som det vil bemærkes, er der i år indført en ekstra service - de budgetterede tal er anført ved siden af regnskabstallene.
- Budget 1985
Som det ses af regnskabet, har bestyrelsen tænkt sig at foreslå moderate kontingentstigninger, som alligevel giver et rimeligt overskud til indkøb af nyt fly.
- Klubhusbyggeri
Vi venter svar fra kommunen vedrørende vor ansøgning om tilladelse til udvidelse af klubhuset.
- Flyveplads.
Vi skal have en nærmere snak med kommunen om brug af flyvepladsen. Dette gælder også faldskærmspringerne. I den forbindelse kan nævnes, at faldskærmspringerne til foråret flytter springgraven 200 m mod SØ.
- S-teori
Alle elever uden S-teori samt nye medlemmer har fået meddelelse om S-teori. Kaj Fogh deltager fra vor klub som lærer i to fag.
- Nye medlemmer
Det blev besluttet, foreløbig at meddele 5 af de 8 på ventelisten, at de kan starte skoling til foråret.

- Generalforsamling

Generalforsamlingen fastlagdes til lørdag den 2. marts 1985 kl. 13.00.
Nærmere herom andetsteds i bladet.

- Vinterarbejde

Vinterarbejdet går stort set planmæssigt, og alle fly forventes flyveklare ved sæsonstart.



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

FRA KASSEREREN

Så er der atter kontoopgørelse i klubbladet, og jeg erindrer om følgende:

- Fremgår det af oversigten, at du har en måneds kontingent til gode, skyldes det sandsynligvis, at din bank/sparekasse betaler så tæt på den første, at betalingen når at komme med i regnskabet måneden for.
- Har du fået tilskrevet gebyr? - Det kunne du have undgået, hvis du havde haft betalingservice!
- Er der et beløb, du ikke kan forstå, er du velkommen til at ringe, så finder vi ud af det.
- Skylder du så meget, at du ikke har stemmeret til generalforsamlingen, så gør mig den tjeneste at indbetale pengene INDEN generalforsamlingen. Jeg tager imod den dag, men har nok andet at lave.

Gitte



BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORGASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØREOLIER
OLJEFYR
VARME UNIT'S
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER



62 19 88
... Deres direkte
olieledning!



**VODSKOV NY
AUTOVÆRKSTED**
Røllikevej, 13 · Vodskov
Telefon (08) 29 35 67

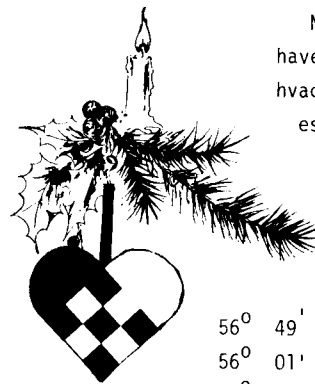
BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

NAVN	Til gode	Gæld	Gebyr
Anders Møller Andersen		730	60
Gitte Møller Andersen		230	0
Hans Møller Andersen		1.760	160
John Clausdahl			0
Frederik Bygholm	337,50		60
Ove Rørding Christensen			140
Be. J. van Clauson Kaas		765	
Leif Børge Nielsen		1.570	
Bjarne Als Eriksen	240		0
Leif H. Eriksen		0	0
Hans Espensen			0
MA Toft		94,80	0
Arne Toft Christensen		130	0
Erik Frikke		555	40
Gert Frikke	252,50		0
Flemming Ganneholm	140		0
Harald Gross	240		0
Sofia Holm		0	0
Göran Hansén			0
Anders Hansen		500	30
Leif Hansen		240	0
Frank S. Hansen		0	0
Paul Jørgen Hørbø		0	0
Ove Høysøder		127,90	0
Paul Høndahl		0	0
Henny Høns	200		0
Ejler Chr. Hjorth		910	80
Ellen B. Højgaard		100	0
Bjarne Jakobsen		240	0
Paul Jensen		100	0
Erhan Holm Jensen			0
Harry Jensen	240		160
Henrik B. Jensen		290	0
Lis Chr. Jensen	570		0
Paul Jensen		1.680	150
Per Jensen		140	0
Per Jørgen Jensen		420	30
Per Jørgen Jensen	4.487,53		0
Per Jørgen Jensen		0	0

NAVN	Til gode	Gæld	Gebyr
Linnemann Kristensen		0	0
Paul B. Kristensen	220		0
Lars Krull	5		0
Frank Larsen		1.060	90
Gunnar Larsen		100	0
Ole Larsen		0	0
Lanny Larsen		0	0
J. B. Lassen		240	0
Paul L. Laurson	220		0
Bør Medsen		0	0
Flemming Mikkelsen		275	10
Ib Fris Mikkelsen	240		0
Jørgen Lund Mønstens		0	0
Børge Nielsen	240		0
Henrik Chr. Nielsen		240	0
Johany Nielsen		0	0
Flim Ilsevad Oddershov	770		0
Bertt Olesen	40		0
Kaj Olesen		285	10
Paul Olesen		0	0
Birger Pedersen		0	0
Stener Mønstert Pedersen		40	0
Hans Bo Poulsen		220	0
Jon Ryker		550	40
Niels S. Sejstrup		500	30
Karsten Sjørstev		0	0
Bogild Skarris	280		0
Evald Sørensen	40		0
Jens Ole Sørensen		0	0
Gudrun Tetjamm	120		0
Bent Erik Thomsen		175	0
Flim V. Thomsen		0	0
Kim Thomsen		2	0
Paul F. Thomsen		280	10
Bent Thybo			0
Carsten Otterup	240		0
Flemming Vasegaard		30	0
Gitte Vasegaard		0	0
Flim Osberggaard		0	0

8.299,53 14.599,70

LÆSEROPGAVEN



Med læseropgaven 1984 må vi åbenbart have ramt nogenlunde det rigtige, både hvad angår sværhedsgrad og læsernes interesse. For vi har modtaget ikke mindre end 7 rigtige (næsten) besvarelser.

De rigtige vendepunkter på vore to heltes flyvetur var følgende:

56° 49' N - 10° 03' E = Terndrup Molledam
 56° 01' N - 9° 04' E = Arnborg
 55° 28' N - 9° 18' E = Lunderskov jernbane-Y

Samt EK-VH = 56° - 28' N - 9° 18' E.

Samtlige indsendere kunne faktisk klare denne del af opgaven, hvorfor vi måtte skride til lodtrækning. (Ganske vist påstod en enkelt perfid indsender, at een af positionerne skulle angive Fæsteholt Plantage, men sådant tages naturligvis ikke alvorligt af en seriøs redaktion. Så vidt vi husker, har samme indsender en gang ramt ca. ligeså meget ved siden af EH-VH. (Gnæk.))

Efter at lykkens meget unge gudinde for redaktionen havde forestået lodtrækningen, blev den heldige vinder af 1/3 flaske dieselolie eller sådan noget lignende Per H. Eriksen, der ved henvendelse til os vil kunne få udleveret præmien.

I restetiden må enhver af den eller anden grund kun tillukket den (1) besvarelse, som var næsten rigtig. Bjarne gættede fotot som visende Lundeberg, men da det jo rent faktisk var Lunderskov, kan vi ikke anerkende løsningen som værende rigtig. Desværre Bjarne! Men vi gemmer præmien på 2 misser, 2 X-mas samt det signerede portræt af redaktøren til næste juleopgave. Så fat mod!

VAND, VAND - ALLESTEDER VAND

Artikel fra Soaring juni 84 af Wil Schuemann (forkortet)

Fra Hernings blad, "Kontakt", har vi lånt følgende artikel, oversat fra "Soaring". Den handler om de problemer, der kan opstå, når konkurrencepiloter fylder mere vandballast i deres fly, end de faktisk er konstruerede til. Hvor går grænsen for det forsvarlige egentlig? Dette spørgsmål stilles og besvares til dels af den erfarne amerikanske konkurrencepilot Wil Schuemann i det følgende:

Jeg er enig med Dick Johnson i de farer, der er resultatet af overlæsedes svævefly.

Men Dick's foreslåede løsninger, ligesom alle andre jeg har fået forelagt hidtil, er fulde af huller. En foreslået løsning er kontrolvejning af flyene før start. Det lyder simpelt og effektivt. I praksis er sandheden en anden. Og mere vigtigt - det løser ikke det egentlige problem, der ligger bag.

Vi ved alle, at der er en sammenhæng mellem svæveflyenes vægt og sikkerheden. Jeg har tænkt langt og længe over fordele og ulemper forbundet med vandballast. Jeg installerede et vandballastsystem i den "Schuemanniserede" libelle før vandballast blev populært i USA. Min nuværende ASW-12 har både den højeste certificerede fuldvægt (635 kg), den højeste planbelastning (54,6 kg/m²) for noget 15 m fly og en rimelig 'tør' planbelastning (34,2 kg/m²). Prøveflyvninger viser også, at det skulle være et af de mest effektive 15 m fly i øjeblikket. Jeg har altså opnået at udvikle det for mig at se 'hotteste' 15 m fly, der eksisterer.

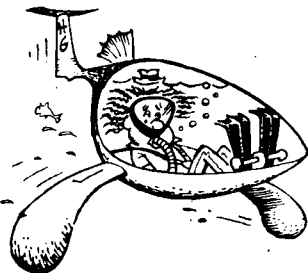
Men, at blive spændt ind i cockpittet på et 635 kg's svævefly, der venter på at blive slæbt op af en Citabria, giver mig samme fornemmelse som at blive spændt ind i en tønde, der skal forcere et vandfald.

Hvad jeg indså, men ikke forstod konsekvenserne af var, at der ikke er nogen indlysende fordel ved at benytte vandballast i en konkurrence. Den ene-

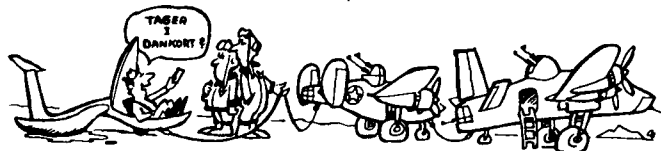
ste fordel ligger i evt. at kunne bære mere vand end konkurrenterne.

Både fordi vi har hævet planbelastningerne på vores populære konkurrencefly til ufornuftige og farlige højder, og fordi alle disse fly i det store og hele kan bære den samme ballast, kan en konkurrent kun fortsat have en fordel ved at kompromitere sikkerheden og overlæse sit fly.

Ved at kontrolveje flyene før start, bruger vi en masse tid og penge på at blive sikre på, at alle har den samme



mængde vandballast i den hensigt at sikre, at ingen får "unfair" fordele med deres ballast. Dette vil medføre: (1) søgen efter endnu større "legale" vandballaster, for at forblive konkurrencedygtige, (2) stadig tungere og mindre sikre svævefly, og (3) forsikring for at vandballast ikke vil blive en betydende faktor i en konkurrence.



Ålborg Svæveflyveklub

Vesthimmerlands Flyveplads

9600 Års

TELEFON (08) 66 14 72 · GIRO 5 11 94 13

Regnskab for året 1984

Status pr. 31/12-84

samt

budget for året 1985

	<u>INDTÆGTER</u>		<u>BUDGET</u>	
<u>Kontingenter m.m.</u>				
Kontingenter	193.790,33			
Omskolinger + pass. tillad.	9.350,00			
Indmeldelser	7.700,00			
Flyveafgift HA	1.457,50			
Gæste- og spilstarter	2.684,00	214.981,83	191.705	
<u>Andre indtægter</u>				
Hangarleje fly	4.285,00			
Hangarleje campingvogne	3.575,00			
Salg flyvebøger, film, mærker	393,00			
Gaver	500,00			
Lions + foto	400,00	9.153,00	8.500	
<u>Tilskud</u>				
Alborg Kommune, driftstilskud	32.602,00			
- juniortilskud	1.088,00			
Tipsmidlerne	25.000,00	58.690,00	57.000	
<u>Ekstraordinære indtægter</u>				
Opvisning 1983	1.000,00			
Kassediff.	47,50			
GF retur	3.510,00	4.557,50	287.382,33	257.205
<u>UDGIFTER</u>				
<u>Faste udgifter</u>				
Hangarleje		9.930,20	10.000	
KDA		19.582,00	16.000	
SIFA kontingent		100,00		
<u>Forsikringer:</u>				
GF ordinære	18.334,00			
Codan ansvar m.m.	2.582,00			
Topsikring koll. sport	576,00			
Tryk klubhus	3.448,85			
- hytter	4.800,00	-1.351,15	20.140,85	21.000
Radiolicenser		975,00		
Vægtafgift		303,00		
Telefon, fast afgift		1.456,00	52.487,05	48.900
<u>Driftsudgifter</u>				
Benzin		14.249,44	15.000	
Spil + traktorer		6.165,61	5.000	
Fly (excl. PIK-20)		6.637,41	10.000	
Kørsel vedr. vedligehold.		735,00	600	
Pakning faldskærme		469,70		
Motorolie		780,00		
Fyringsolie		2.460,51	4.000	
Service oliiefyr + skorstensfejer		1.058,60		
Diverse		267,20	32.823,47	34.600

	<u>BUDGET</u>	
Overført	85.310,52	
<u>Klubhus</u>		
E1	12.260,29	14.000
Tlf., udgift, samt.	1.719,85	
Tlf., indtægt, samt.	2.959,25	- 1.239,40
Tomning container	2.644,51	2.000
Tomning brønd	600,00	0
Gas	2.605,65	3.000
Diverse	1.056,24	17.927,29
<u>Administration</u>		
Porto	1.941,75	
Girokort	315,98	
Kontomat. + kopiering	115,65	
Abonnementer	139,00	
Gaver	1.289,20	
HI	1.400,00	
Retur Alborg Kommune	2.000,00	- 600,00
Repræsentantskabsmøde	485,00	
Film medlemsmøde	506,00	
Kørsel	292,50	
Gravering	223,00	
FLYV passive	5.226,50	
Diverse	181,55	10.116,13
Klubblad		4.100,00
<u>Ekstraordinære udgifter</u>		
G1. kassedifference	1.000,00	
HEF investeringsbidrag	2.440,00	
Omregistrering 4 fly	1.000,00	4.440,00
Samlede driftsudgifter excl. KZ-7		121.893,94
Underskud KZ-7 iflg. spec.		4.655,60
Samlede driftsudgifter excl. renter m.m.		126.549,54
<u>Renter, provision m.m.</u>		
<u>Indtægter</u>		
Giro	271,60	
Foreningskonto	3.519,55	3.791,15
<u>Udgifter</u>		
Kreditforeningen	3.303,19	
Girogebyr	33,00	
Kassekredit	2.895,48	6.231,67
Renteudgift		2.440,52
		4.000

Specifikation KZ-7Indtægter

Flysløb	6.475,00	
P-flyvning	<u>2.130,00</u>	8.605,00

Udgifter

Benzin	8.689,20	
BP carnet	100,00	
Forsikring Codan	2.002,00	
Aalborg Aero Work	1.713,00	
Start- og havneafgift	<u>756,40</u>	<u>13.260,60</u>

Underskud 4.655,60

	<u>1984</u>	<u>1983</u>	<u>Ændring</u>
Til gode piloter m.m.	1.350	1.525	- 175
Til gode benzinafgift	2.748	0	+ 2.748

Reelt underskud i 1984: 2.082,60

Specifikation ASK-21

Pris	214.482,97	
Moms	50.071,20	
Hjemhentning	4.783,30	
Instrumenter	21.413,88	
Registrering	693,00	
Overtræk	<u>396,00</u>	<u>291.840,35</u>

Specifikation ASK-21 vogn

Aktiv Alborg, materialer	7.623,60	
Plader	3.754,53	
Diverse	<u>1.023,35</u>	<u>12.401,48</u>

SPECIFIKATION OVER FORBRUGET

Ordinære afdrag
Kreditforeningen 7.357,13

Investeringer

Ask-21 iflg. specifikation	291.840,35	
Ask-21 vogn iflg. specifikation	12.401,48	
PIK-20 vinger	8.427,12	
Slibesten + rystepudser	1.251,10	
Slukningsmat.	1.425,90	
Radio klubhus	720,00	
Pokalskab	<u>700,00</u>	<u>316.765,95</u>

Afskrivninger

Radiomateriel	2.000,00	
Faldskærme	<u>1.000,00</u>	<u>3.000,00</u>

Sammendrag

Samlede driftsindtægter	287.382,33	
- driftsudgifter	<u>121.893,94</u>	
Driftsoverskud ekskl. KZ-7, renter m.m.		165.488,79
- underskud KZ-7		<u>4.655,60</u>
Driftsoverskud ekskl. renter mm		160.832,79
- renter		<u>2.440,52</u>
Driftsoverskud ekskl. afskrivninger		158.392,27
- afskrivninger		<u>3.000,00</u>
Regnskabsårets overskud		<u>155.392,27</u>

Financiel udvikling i 1984

Driftsoverskud ekskl. afskrivninger 158.392,27

Forbruget:

Ordinære afdrag	7.357,13	
Investeringer	<u>316.765,95</u>	<u>324.123,08</u>
Resultat		<u>- 165.730,81</u>

126.205

Resultatet er taget fra klubbens beholdning som følger:

	1983	1984	Ændring
Kassebeholdning	7.848,45	6.266,05	- 1.582,40
Girobeholdning	24.249,63	10.330,40	- 13.919,23
Bankbog	223.819,22	73.590,04	- 150.229,18
			<u>- 165.730,81</u>

Januar 1985

Gitte Vasegaard

Gitte Vasegaard
kasserer

Gert Frikke

Gert Frikke
formand

Regnskabet revideret og godkendt:

F. W. Thomsen

F. W. Thomsen
revisor

P. E. Thomsen

P. E. Thomsen
revisor

STATUS pr. 31.12.1984

	31/12-84	31/12-83
<u>Omsætningsaktiver</u>		
Kassebeholdning	6.266,50	7.848,45
Postgirobeholdning	10.330,40	24.249,63
Indestående bankbog	73.590,04	223.819,22
Mat., mærker m.m.	100,00	500,00
Udestående kontingent A + HA	14.599,70	18.763,00
- udmeldte + P	5.480,00	4.725,55
Udestående flyveafgift KZ-7	1.350,00	1.525,00
Til gode benzinafgift	2.748,00	0,00
Til gode forsikring hytteejere	0,00	1.500,00
Til gode hangarleje fly og camp.	3.915,00	0,00
	<u>118.379,19</u>	<u>282.930,85</u>
Tipsmidlerne, til gode	0,00	25.000,00
<u>Anlægsaktiver</u>		
Klubhus	60.000,00	60.000,00
PIK-20	75.000,00	75.000,00
LS-1	75.000,00	75.000,00
Astir	70.000,00	70.000,00
K-7	20.000,00	20.000,00
ASK-21	300.000,00	10.000,00
Transportvogne	25.000	
- ASK-21	15.000	
	40.000,00	25.000,00
Radiomateriel	17.000	
- afskrivning	2.000	
Faldskærme	3.000	
- afskrivning	1.000	
Hangar/værkstedsudstyr	3.000,00	3.000,00
Wirer, tov m.m.	500,00	500,00
	<u>778.879,19</u>	<u>666.430,85</u>
<u>Passiver</u>		
Kreditforening	26.980,38	34.337,51
Pantebrev Ålborg Kommune	10.000,00	10.000,00
For meget indbet. kontingent	8.299,53	3.166,30
	<u>45.279,91</u>	<u>47.503,81</u>
<u>Formueopgørelse</u>		
Samlede aktiver	778.879,19	666.430,85
- passiver	45.279,91	47.503,81
	<u>733.599,28</u>	<u>618.927,04</u>

Forbedring af formuen i 1984: kr. 114.672,24

Indtægter			
59 aktive, kr. 240 x 3	42.480		
kr. 250 x 9	132.750		
2 AJ , kr. 150 x 3	900		
kr. 155 x 9	2.790		
12 HA , kr. 70 x 3	2.520		
kr. 70 x 9	7.560		
25 passive a kr. 250,00	6.250	195.250	
Omskolinger	5.000		
Indmeldelsesgebyr	3.500		
Afgift HA	1.000		
Gæstestarter	2.000	11.500	206.750
Hangarleje fly	7.225		
- campingvogne, 15 x 300	4.500	11.725	
Tilskud, Ålborg Kommune	36.000		
- FI	1.000	37.000	
Samlede indtægter			255.475
Udgifter			
Hangarleje	10.000		
KDA + Sifa	21.000		
Forsikringer	25.000		
Vægtafgift	500		
Radiolicenser	1.000		
Tlf. fast afgift	1.700	59.200	
Benzin, olie	17.000		
Spil, traktorer	8.000		
Flyrep (inkl. LS-1)	16.500		
Faldskærme	1.000		
Olie + fyr værksted	4.000	46.500	
Klubhus, el	14.000		
Tømning container	2.500		
Gas	3.500	21.000	
Diverse kurser	4.000		
Admin., kørsel	13.000	17.000	
Klubblad		5.000	
Samlede driftsudgifter			148.800
Overskud ekskl. rente			106.775
Renteudgift iflg. spec.	2.500		
Renteindtægt iflg. spec.	4.000		1.500
			108.275
Afdrag			8.500
Overskud			99.775
Specifikation renter og afdrag			
	Ydelse	Afdrag	Renteudg.
Kreditforening	11.000	8.500	2.500
Pengeinstitut	0	0	0
			4.000
Forventede investeringer i 1985:			
LS-1 vogn	kr. 3.500		
1 faldskærm	kr. 5.000		
Diverse investeringer	kr. 15.000		
	kr. 23.500		

Da vandballast er det mest farlige, vi har introduceret indenfor svæveflyvning siden piloter og svævefly, er det nu tid til at genoptage emnet, og overveje om vi overhovedet skal tillade vandballast i konkurrencer.

Den første officielle erkendelse af problemet var vægtrestriktionen på 750 kg i åben klasse. Dette skete i erkendelse af problemet med at finde slæbefly, der kunne klare et 2000 punds svævefly. I fremtiden med de nye regler, der straffer piloter hårdt for at flyve med overlæs over de certificerede fuldvægte, vil svæveflyvekonstruktørerne komme under pres, for at øge de tilladte fuldvægte for 15 m og standardklasserne, fordi det tungeste fly historisk anses for at være det mest konkurrencedygtige og derfor også det bedst sælgende. Ifølge naturlovene vil den 'tørlagte' flyvævgt også stige, da der også bliver større krav til konstruktionernes styrke.

Denne tendens hen imod større 'tør' flyvævgt er i sig selv foruroligende. I de tidlige 60'ere lå planbelastningerne omkring 24 kg/m². Dette tal er støt steget siden til de 34 kg/m², der er normalt nu for de nyeste fly. Dette er resultatet af vores søgen efter fly, der kan bære mere vand - vi mindsker gradvist vores evne til at flyve på de svage dage. Dette gælder ikke bare konkurrencepiloterne, der flyver de tunge fly nu; men det vil falde tilbage på alle efterhånden som flyene bliver ældre.

Tilbage til slæbeflyene. De mest almindelige slæbefly har i dag en planbelastning omkring 35-50 kg/m², altså ofte mindre end svæveflyene. Nu begynder flyslæb at ligne russisk roulette. På startstrækket kan slæbeflyet begynde at stige før svæveflyet har nået flyvefart, og svæveflypiloten står overfor valget mellem at udløse eller vakle fra jorden hængende i slæbetovet. Slæbepiloten får problemer med at holde flyvefart eftersom hans hale

bliver trukket ned - alt i alt en rigtig spændende oplevelse, hvis man tænker det igennem.

I boblerne forøger de dårlige flyve- og manøvreegenskaber risikoen for ulykker.



Jeg kender ulykker, der skyldtes vandballast-induceret vinge 'træthed'. Jeg kender andre ulykker, hvor sprængte vandtanke resulterede i et cockpit fyldt med vand og en ret interessant tyngdepunktsforskydelse. Jeg kender mange hændelser, hvor kun én vinge kunne tømmes for vandballasten. Jeg kender flere ulykker under start, hvor forskydelser i ballasten resulterede i diverse interessante og iøjnefaldende hændelser. Jeg kender utallige mærkelige og uforklarlige tilfælde, hvor fly med vandballast stallede haleplanet, p.g.r.a. tyngdepunktsvandring fremad på fly med et forholdsvis lille haleplan, hvilket førte til tab af næsen og et efterfølgende 90° dyk ned mellem de andre fly i boblen - eksemplerne er utallige.

Der er et simpelt alternativ til kontrolvejning af fly med vandballast. I dag, hvor alle i store træk kan bære den samme vandballast - hvorfor så gøre det overhovedet? Hvis alle fly

er tvunget til at flyve med samme vægt, er der intet konkurrencemæssigt fortrin ved at bære vandballasten i det hele taget. Kontrollen kunne reduceres til en kontrol af om der er ballast, fast eller flydende, anbragt i flyet. Jeg vil med glæde give afkald på farerne ved vandballast.

Hvis vi stoppede brugen af vandballast i konkurrencer, ville problemer med sikkerhed og kontrolforanstaltninger forsvinde. Flyvehastighederne ville automatisk blive lavere og flyveegenskaber og manøvreduktighed ville blive forbedret. Alle strukturelle problemer og mekaniske vanskeligheder med vandballast vil forsvinde. Der vil være flere brugbare slæbefly og slæbepiloter vil være lettere at uddanne fordi sikkerhedsmargen vil være større. Slæbetid og pris vil blive reduceret. Besværet med at fylde vandtankene hver dag vil forsvinde. Vi kan starte tidligere på dagen. De deraf følgende længere opgaver, muligheden for at få flere gyldige konkurrencedage og større fleksibilitet i opgaveudskrivningen vil forbedre konkurrencerne.

Fra slutningen af 60'erne indtil sent i 70'erne var vandballast et effektivt middel til at opnå en fordel i konkurrence. I de seneste fem år eller deromkring har vandballast i konkurrencer kun været en fordel for de, der er villige til at videreføre dets brug til det ekstreme, sådan som at starte så fuld af vand, at begge vinger skraber hen af jorden på

første del af startløbet. Vandballastens tid er kommet.....og gået.

For de af jer med gråt hår, som mit, kan den nuværende situation sammenlignes med gyroproblemet i 60'erne. For at være konkurrence-dygtige på det tidspunkt, skulle du flyve IFR i skyerne. De, der var villige til at tage de største chancer og bryde de fleste regler, var de bedste i konkurrence. Alle mulige kontrolforanstaltninger til at hindre overtrædelse af reglerne blev prøvet uden succes - til sidst forbød vi gyroerne. Da de først var væk, savnede ingen dem igen.

Meget forsvandt fra tankerne dengang: Alle nearmisses i skyer, de overisede vinger og hood'er, lynene, haglene, rygspindene, fartmåleren der ikke virker fordi der er vand i pitotrøret, styrepinden der frøs fast, frygten når batteriet løb tørt og gyroerne frøs, når man var ude af stand til at åbne de frosne bremses når man ønskede at forlade skyen - eller lukke dem igen når man var kommet ud. Dette var relativt almindelige hændelser og piloterne accepterede dem fordi "vi havde gjort det sådan altid". Jeg har ikke hørt nogen, der ønskede at få gyroerne eller skyflyvningen tilbage. Vi afskaffede også varighedskonkurrencer og fri distance, fordi de blev så farlige, at de ikke tjente noget formål.

Eftersom vi alle kan relatere en lang række 'spændende' oplevelser



SVÆVENYT

Svævenyt kom gennem sin 23. årgang med et rimeligt resultat. Vi har udgivet 11 numre i 1984 med ialt 254 sider, eller i snit knap 24 sider pr. gang.

De totale udgifter ved fremstillingen og forsendelsen af bladet har været kr. 7294,27, hvoraf de 4100,- er kommet som tilskud fra klubben. Det skal her nævnes, at knap 2000 kroner sluges til porto.

Vi har i årets løb haft indtægter på 3278,71 kr, og kombineret med at kassebeholdningen er øget fra kr. 5,06 til kr. 89,54 giver dette det pæne runde 0 som resultat.

Svævenyts regnskaber og bilag vil af interesserede kunne gennemses ved generalforsamlingen. Nogen egentlig revision er ikke foretaget.

FV.

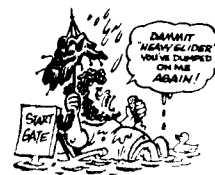
I forbindelse med ovenstående må vi (desværre) endnu en gang opfordre alle bladets læsere og/eller venner (!) til at gøre en indsats for at skaffe annoncer og dermed indtægter. I det forløbne år er flere annoncer faldet fra, og skaffer vi ikke ny, må vi naturligvis se i øjnene, at klubbens udgifter vil stige i et tilsvarende omfang.

Det er redaktionens mening, at et blad i en klub som vores bør udkomme månedligt, hvilket i de sidste mange år har betydet 10 til 12 gange om året. Det vil vi gerne fortsætte med, for vi mener (og håber), at bladet har en vis betydning i klubben, ikke bare som informationsorgan.

Det kan selvfølgelig være let nok bare at hæve de nødvendige midler hos kassøsen, men det er vores mål en gang med tiden at blive helt selvhjulpne økonomisk set. Dertil kan vi bruge DIN hjælp, kære læser.

K.h. Red.

Fortsat fra s. 12.



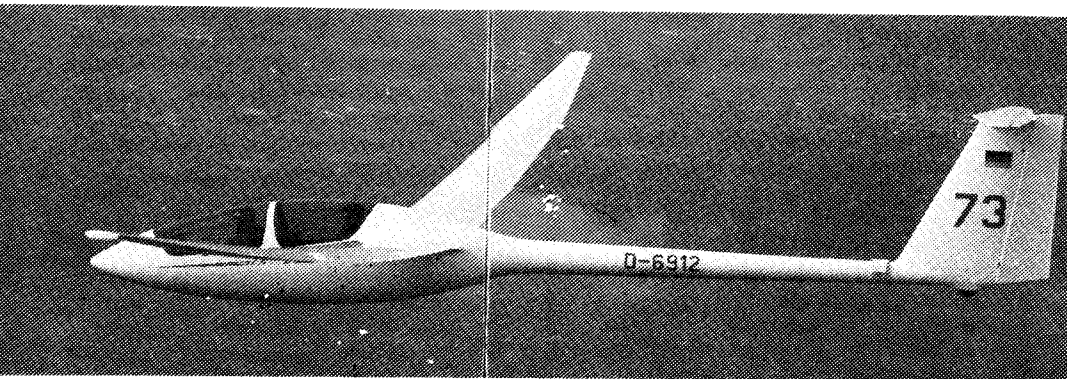
til brugen af vandballast, er tiden nu inde for vandballasten til at følge de andre gode ideer, der tog uønskede retninger og blev afskaffet i konkurremiljøet. Jeg håber, at vi alle har sund fornuft nok til at indse, at vi ikke behøver vandballast - det er ikke godt for os, og det er også tid til at opgive det for det bliver for sent for flere af os.

Øversat af OK/66

AS-W 22-2.

Et nyt superfly har for nogle måneder siden set dagens lys i Tyskland. Intet mindre end svaret på AMAs tanker om et nyt klubfly, - nemlig en AS-W 22-2! Et 24-meters tosædet fly med et glidetal på knap 60 ved ca. 110 km/t. Som det forstås, er der tale om en tosædet udgave af Schleichers åbenklasse-fly AS-W 22. Indtil videre er det kun fremstillet i eet eksemplar på bestilling. Formålet er det ene: At sætte så mange ny rekorder for tosædede fly som muligt, og derfor har den lykkelige ejer da også øjeblikkelig sat kursen mod Alice Springs i Australien for at forsøge sig i den australske sommer netop nu.

På billedet herunder ses det smukke fly under en af de første flyvninger.

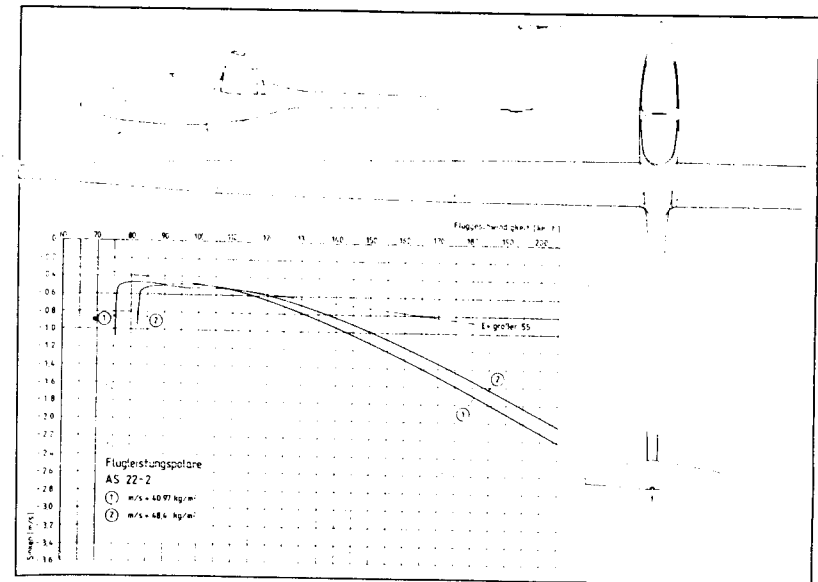


Vingerne er direkte overtaget fra AS-W 22 i 24-meters udgaven, mens kroppen rummer en lang række kompromis'er med dele fra både 22'eren, fra AS-K 21 og fra forskningsflyet fs-31.

Specielt har det for at skaffe tilstrækkeligt med plads til de to piloter været nødvendigt at acceptere, at begge piloter sidder foran tyngdepunktet. Dette gør flyet særdeles afhængigt af disses vægte, og flyet må derfor trimmes nøje før hver flyvning. For at lette denne trimning er f.eks. også flyets to akkumulatører anbragt i et specielt rum i halefinnen!

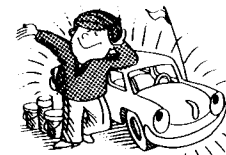
Mange andre ny ting er indbygget i flyet, - f.eks. en udvidet brug af kulfiber og aramid, hvilket betyder, at det tosædede fly kun vejer 30 kilo mere end den almindelige AS-W 22 med 24 meter spændvidde. Det maksimale totalvægt er ikke mindre end 750 kg, hvilket betyder at den højeste vingebelastning til flyvning i kraftig termik bliver $48,4 \text{ kg/m}^2$! Med det rigtige vejr betyder

dette, at flyet skulle kunne rende fra både 22'eren og Nimbus 3! SB 10, det navnkundige fly, hvormed Hans Werner Grosse har sat en række verdensrekorder for tosædede fly, er ikke mere alene.



AS 22-2 im Datenspiegel

Hersteller	Alexander Schleicher, Poppenhausen	
Verwendungszweck		Höchstleistung
Bauweise		GFK, CFK, Aramid
Besatzung		2
Spannweite	m	24
Flugfläche	m ²	15,49
Streckung		37,16
Rumpflänge	m	9,00
Rumpfoberfläche	m ²	11,35
Profil		(ASW 22)
Leermasse	kg	450
max. Flugmasse	kg	750
Wasserballast	l	-120
max. Flächenbel.	kg/m ²	48,4
min. Flächenbel. (doppelsitzig)	kg/m ²	40,6
beste Gleitzahl bei	km/h	55-57
geringstes Sinken bei	m/s	-1,08
	km/h	-0,45
Mindestgeschw.	km/h	80
	km/h	77-84



**FLAUENSKJOLDS
FARVEHANDEL**

Kästetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

SMÅNYT

PIK 20'ens vinger er nu kommet tilbage fra Skive, hvor Karsten Thomsen har malet dem efter den omfattende reovering, der er foretaget på vores værksted. På billedet herunder er vor materielkontrollant ved at kigge på dem. Nogen "appelsinhud" kunne konstateres, men forhåbentlig svinder det en del ved den endelige polering, som vi selv skal foretage. I hvert fald skal det blive en fornøjelse at tage klubbens bedste eensædede fly i brug igen efter en hel sæsons fravær. Tiden må så vise, om det har været alt arbejdet værd.



Det burde vel næppe rubriceres under "Smånyt", men alligevel: Den hårde frost i januar har desværre også kostet ofre på EK-VH. Faktisk er to af de mest værdsatte medlemmer af klubben blevet voldsomt beskadigede af de mange kuldegrader. Kort sagt: Begge vore toiletter er frostsprængte! Nogle sparsommelige medlemmer havde, for at spare på strømmen, skruet så langt ned for varmen, at klubhuset bundfrøs i de kolde dage med nævnte resultat. Mens dette skrives vides kun, at en foreløbig limning af de to undersætter endnu er netop "foreløbig". Om det holder, vil vise sig. Desuden afventer

man med spænding, hvordan de ligeledes frosne vandrør har det nu, hvor tøvejret sætter ind.

Det burde åbenbart have været nævnt tidligere, men skal så gentages fra tidligere år: I vinterperioden sættes alle radiatorers termostater på 15^o, når klubhuset forlades. Samtlige indvendige døre skal stå åbne, for ellers kan de uopvarmede bade- og toiletrum godt fryse alligevel.

Husk det. - Det er garanteret en dyr måde at spare penge på således, som det nu er sket.

Forrige medlemsmøde den 12. januar havde samlet ca. 25 deltagere. Med en vis forsinkelse kom mødet i gang, og Erik Frikke viste en del af sine mange gode lysbilleder fra EK-VH og andre flyvepladser.

Den annoncerede film om bølgeflyvning var det desværre ikke lykkedes at fremskaffe. Den vil i stedet blive vist ved det kommende møde den 9. februar.

**SPIS OG BO
PÅ
HORNUM KRO**
Tlf. 08-66 10 01



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

RILLER

Der mindsker luftmodstanden

NASA-forskere har fundet beviser, der antyder, at svævefly med riller/ridser flyver hurtigere og synker langsommere.

Nej, ikke så ridset. Der menes riller i overfladen på mindre end to tusindedele af en tomme i dybden. For nogen tid siden forsøgte Sovjet i, hvordan de kunne få deres u-både til at sejle hurtigere neddykket. I den forbindelse undersøgte man hajer, og opdagede, at skindet på de hurtigt svømmende arter var dækket med mikroskopiske V-formede riller. NASA-forskere mente ikke, der var langt fra vand til luft - noget der mindskede mindskede gnidningsmodstanden i vand ville sikkert også virke i luft - og det er lige, hvad det gjorde.

De små riller, der fræses i metalflader eller fremstilles som en rillet plasticfilm med klæbende bagside til at påføre andre overflader, har resulteret i en mindskelse af luftmodstanden på op til 10 %.

Rillerne gør turbulensens intensitet

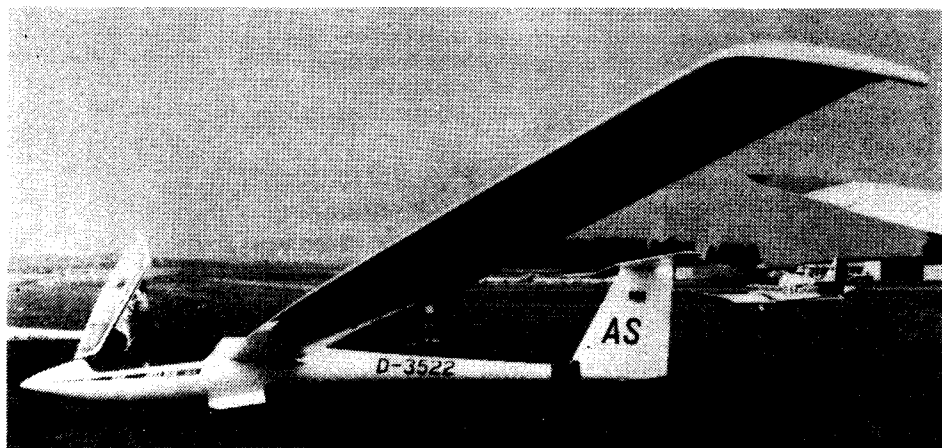
mindre, den turbulens, der ødelægger den laminare luftstrøm nær vingeoverfladen. Da næsten halvdelen af den totale aerodynamiske modstand er gnidningsmodstand, er en reduktion på 10 % af anseelig betydning, der let lader sig måle på glidetale og mindste synk.

NASA bemærker, at hvor luftstrømmen er helt laminar, som på forreste del af en vinge, vil riller højst sandsynligt ikke være en forbedring frem for en glat overflade. Men, hvor luftstrømmen er turbulent, som på det meste af kroppen, vil modstanden falde drastisk med rillede overflader. Det er NASA's håb, at modstanden i nær fremtid kan mindskes yderligere til 20 procent.

NASA ønsker også at alle skal vide, at de havde fundet de korrekte rillefaconer før de sovjetiske data fra hajer kom frem - videnen stammede fra undersøgelser af gennemstrømningen i pipelines... hvorfor vand i trekantede rør har bedre gennemflydningssegenskaber end i normale rør.

Soaring - august 1984

Oversat af OK/66



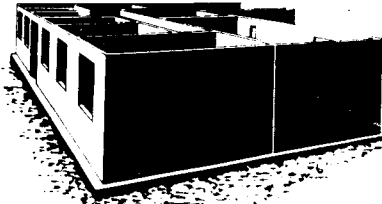
Fa ekstra vind i sejlene

- med en Bankrådgiver i Privatbanken.



PRIVATbanken

Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

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

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

ALBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

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

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

Sekretær: Bent Erik Thomsen, Aggersundvej 103, 9600 Års
tlf. 08-66 77 91

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVEVENYT:

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

Svævenyts girokonto: 5 60,29 55

Klubhuset:

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