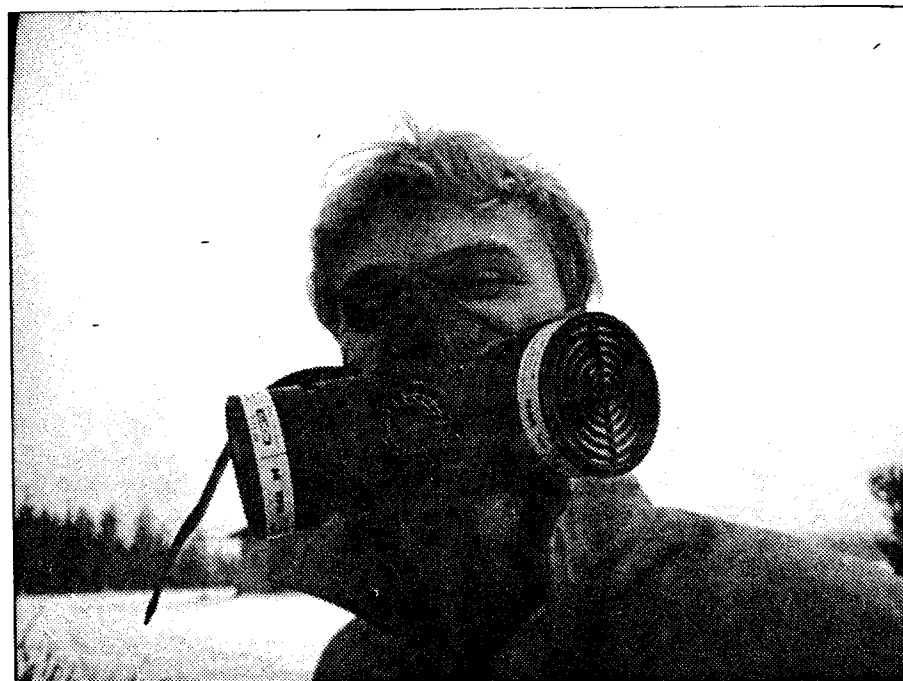


SVÆVENYT



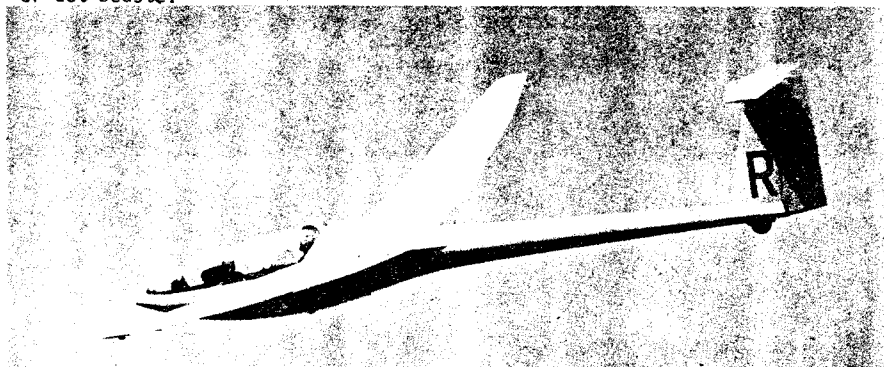
Nr. 3
MARTS 1985
24. årgang



Som nævnt i referatet fra generalforsamlingen er der nu taget endelig beslutning i sagen om køb af nyt fly. Og fra sæsonen 1986 skal vi altså til at vænne os til at have en DG 300 i vores efterhånden ganske imponerende klubflåde.

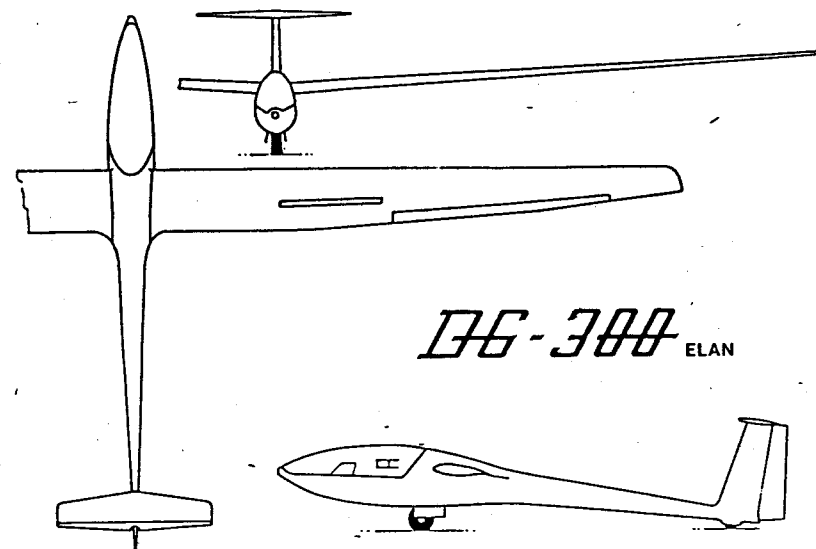
Efter den tidligere ekstraordinære generalforsamling blev mulighederne for køb af et let brugt fly i LS-4/DG 300/Pégase-klassen undersøgt, men det viste sig hurtigt, at mulighederne herfor var dårligere end ventet. Til den nys opståede ordinære generalforsamling foreslog bestyrelsen derfor, at vi straks bestilte en fabriksny DG 300 til levering hurtigst muligt. Efter megen diskussion og indhentning af kommentarer fra ejere af de forskellige flytyper, faldt valget altså på DG 300, bl.a. fordi det ser ud til, at LS-4 ikke længere er så enerådende i toppen, ligesom der kendes eksempler på mindre god forarbejdningskvalitet (iflg. omtalte ejere). Pégase kender vi endnu ikke nok til, og Ventus er ny, dyr og svær at få fat i. Desuden har den endnu ikke manifesteret sig klart i toppen.

Under alle omstændigheder er der tale om næsten dødt løb mellem de 4 fine fly, men konklusionen blev altså, at DG 300 er flyet for os. Og vi tror, det er det bedste.



(Vi beklager dette nummers forringede trykkekvalitet. (Red.))

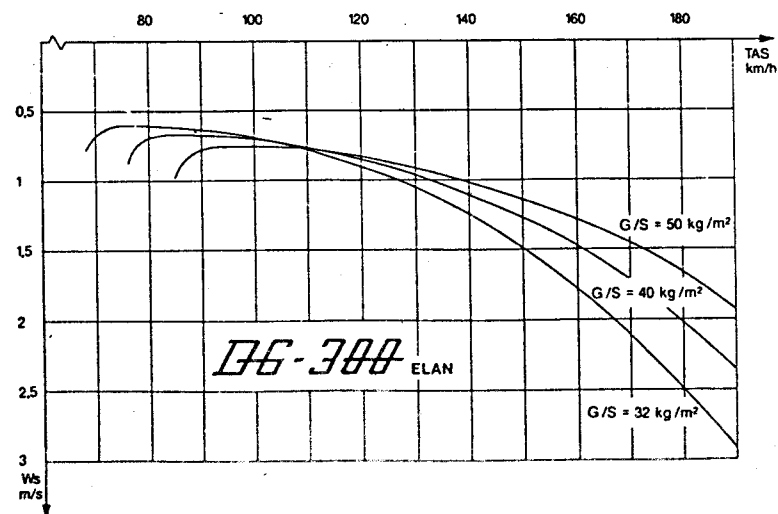
Her ved siden af ses flyets tekniske data samt polarer, og vi skal desuden kort nævne andre af flyets fortræffeligheder: (Snuppet fra salgsbrochurer, - men alligevel!)



Technische Daten

Einsitziges Hochleistungssegelflugzeug der Standardklasse in Glasfaserkunststoffbauweise mit T-Leitwerk.

Spannweite	15 m	Flächenbelastung maximal	51.1 kg/m ²
Flügelfläche	10.27 m ²	Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Streckung	21.91 /	Überziehgeschwindigkeit (G/S = 32 kg/m ²)	65 km/h
Länge	6.8 m		
Rumpfbreite	0.63 m	Segelflugleistungen	
Rumpfhöhe	0.81 m	Geringstes Sinken (G/S = 32 kg/m ²)	0.59 m/s
Leergewicht mit Mindestausrüstung	245 kg	bei	72 km/h
max. Wasserballast	190 kg	beste Gleitzahl (G/S = 32 kg/m ²)	41 /
Seitenflossentank	5.5 l	bei	100 km/h
max. Fluggewicht	525 kg	beste Gleitzahl (G/S = 50 kg/m ²)	42 /
Flächenbelastung		bei	122 km/h
(Zuladung: Pilot + Instr. = 75 kg)	31 kg/m ²		



- Turbulatorer:** Udblæsning af luft via små huller på vingeverfladen. Skal forbedre den laminare luftstrømning væsentligt.
- Nyt profil:** Udviklet med henblik på mindst mulig følsomhed for fluer og regn.
- Ny vingegeometri:** Giver godmodige stall-egenskaber. Let at flyve.

Automatiske rorforbindelser/koblinger.

Desuden alt, hvad man ellers må forvente af et topmoderne standardklassefly, og i en forarbejdning og finish i topklasse. Alt i alt helt sikkert et bekendtskab, man kan glæde sig til!



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

GENERALFORSAMLING

1. Valg af dirigent

Bestyrelsen foreslog, traditionen tro, Flemming Vasegaard som dirigent, og han blev valgt med akklamation.

2. Formandens beretning

Gert Frikke berettede om året, der gik:

"Vi har i klubbens 22. sæson, - den 14. på EK-VH, haft god fremgang på de fleste områder. Ved udgangen af 1984 var vi 72 aktive medlemmer, hvilket nogenlunde er det antal, vi sidst har sat som mål. Vi skal nu til at fastholde dette niveau, hvilket allerede har betydet, at vi har interesserede på venteliste.

I 1984 tog vi vores hidtil største og dyreste nyanskaffelse i brug, og vi har sæsonen igennem haft stor glæde af vores AS-K 21. Også til brug i skoling efter de ny skolingsnormer.

Den flyvemæssige status ser for de seneste år således ud:

	1984	1983	1982	1982
Elever, ej solo	8	10	5	8
Eneflyvningstill.	7	3	3	8
Lokalflyvningstill.	2	-	-	-
S-certifikat	54	51	50	48
Sølv-C	38	36	35	33
Guld-C	3	3	2	2
FI	10	9	9	7
HI	10	8	6	7
Passive	25	25	25	20

Vi har i det forløbne år manglet et sæde i PIK 20, - til gengæld fik vi to ny i AS-K 21, og disse to ny sæder har faktisk fløjet flest timer i 1984! 652 starter, 251 timer og 18 stræk med ca. 1200 km viser, at flyet er blevet endda særdeles godt udnyttet.

Sammenlignet med foregående år ser flyvestatistikken i korthed således ud:

	1984	1983	1982	1981
Flyvedage	118	116	130	153
Starter/timer	3023/1212	2394/838	2474/1275	3291/1306
Stræk/km	76/5691	58/4858	116/11859	73/6592
Solo/S-cert.	8/4	4/5	4/4	9/6

Den store tosædede aktivitet førte til, at vi for første gang kunne sætte os på den pokal, vi dystet med Aviator om i denne disciplin. Den ensædede tog vi også og endda Sorteperpokalen fik vi.

I konkurrencer deltog vi i år kun i NOM, hvor Hans M. Andersen besatte 1.-pladsen i standardklassen med Birgit og Børge på 5.-pladsen. I klubklassen blev Bent Kirkegaard/Anders Hansen nr. 3.

På materiel siden slap vi i 1984 med mindre skrammer ved selve flyvningen og ved rangering af fly i hangar m.m. Den sidste type skader skyldes næsten altid skødesløshed, og det ser ud til, at jo flere medlemmer, vi bliver, jo mindre påpasselige bliver disse. Dette er en yderst uheldig tendens, som alle aktivt må søge at ændre.

Desværre slap vi dog ikke for at bidrage til uheldsstatistikken i 1984. Et landevejsuheld, der kunne have fået meget alvorlige følger for "deltagerne" ramte os, men heldigvis skete der kun materiel skade. Såvel LS-1 som transportvogn bliver klar til sæsonstarten.

Hvad angår materiellet iøvrigt, så har "sværvægteren" været PIK 20-projektet. Det er ved at være tilendebragt, og resultatet ser ualmindelig godt ud. Så må vi blot håbe på tilsvarende gode flyvepræstationer.

AS-K 21-vognen blev efterhånden helt færdig, og selve flyet har fået en særdeles fin instrumentering.

LS-1'en har fået en total opmaling efter havariet, og transportvognen er blevet forsynet med påløbsbremseser.

Ka-6'en har fået helt nyt lærred (Seconite) og bliver for tiden lakeret.

Øvrige fly har fået almindeligt eftersyn, og de hundreder af andre opgaver, der altid er på spil, traktorer, instrumenter osv. er blevet klaret ved en energisk indsats.

Hvad angår klubhus og hytter, har også 1984 været et aktivt år. Endnu to hytter står færdige, og beslutningen om udvidelse af klubhuset blev taget. På nuvæ-

rende tidspunkt ser det ud til, at vi har fået de nødvendige tilladelser til det ny byggeri, og vi afventer kun den endelige igangsætningstilladelse samt foråret, inden det store projekt skal sættes i vej.

Vores økonomi har været god i 1984. Det skyldes bl.a., at vi har nået vort mål med hensyn til antallet af medlemmer, men vi har faktisk også selv en del af æren på anden måde. Vi er, trods alt, sammenlignet med flere andre klubber, gode til at holde vore vedligeholdelsesudgifter nede, og dette udmønter sig rent kontant i, at vi har penge til at købe nyt fly for igen allerede til foråret 1986. (Se mere herom andetsteds)

Vores forhold udadtil har fortsat været præget af det gode samarbejde med Ars Kommune. Vi har ikke været så aktive på PR-fronten, idet vi ikke har haft behov for dette, jvf. medlemstallet.

I fremtiden står to projekter umiddelbart for døren: Udvidelsen af klubhuset med det store, praktiske arbejde det indebærer anskaffelsen af vort ny fly, DG 300. Specielt byggeriet vil lægge beslag på alle medlemmers indsats, for vi skal være færdige til efteråret. Ellers har vi ikke hjemtage lån i udvidelsen, - og så har vi ikke nok til at købe DG 300 for...!"

Formanden afsluttede hermed sin beretning, idet han takkede alle, der i årets løb har ydet en speciel indsats.

Forsamlingen tog beretningen til efterretning, idet enkelte spørgsmål blev udskudt til punktet "Eventuelt" på dagsordenen.



3. Fremlæggelse af regnskabet

Gitte Vasegaard fremlagde regnskabet, der blev godkendt af forsamlingen. Der var et spørgsmål vedrørende bestyrelsens (og forsamlingens) indstilling til at beholde/afskaffe KZ-7'eren, set udfra de omkostninger, der er forbundet med den, og de slæb, den foretager i årets løb.

Den videre diskussion blev henvist til punkt 11 - eventuelt.

4. Fastsættelse af kontingent, gebyrer og selvrisko -

Bestyrelsen fremlagde sit forslag, der bl.a. omfattede en stigning i kontingentet for aktive fra 240 kr. til 250 kr. om måneden.

Der blev fremsat forslag om en stigning til 260 kr. om måneden, og der blev fremsat en del argumenter både for og imod denne større stigning. Den efterfølgende afstemning gav 15 stemmer for, 19 stemmer imod og 2 blanke stemmer, hvorefter bestyrelsens "pakkeløsning" blev vedtaget med 36 stemmer for.

De fastsatte kontingenter og gebyrer kan findes andetsteds i bladet.

5. Behandling af rettidigt indkomne forslag

Der var indkommet eet forslag, idet Anders M. Andersen stillede forslag om at købe en brugt Ventus, der netop nu er til salg til en gunstig pris, eller, alternativt hertil, bestiller en ny Discus. Heroverfor foreslog bestyrelsen at ændre den tidligere truffne beslutning om køb af et nyere brugt fly til en beslutning om bestilling af en ny DG 300 til levering foråret 1986.

Efter en del snak frem og tilbage blev der foretaget afstemning mellem Ventus og DG 300, der faldt ud til DG 300's fordel - 34 stemmer for DG 300, og 3 stemmer for Ventus. Med andre ord - vi bestiller en DG 300 til levering i foråret 1986.

6. Valg af formand - ikke på valg i år

7. Valg af kasserer

Gitte modtog genvalg og blev valgt med akklamation.

8. Valg af bestyrelsesmedlemmer

Som 2. bestyrelsesmedlem blev Kaj Fogh genvalgt.

4. bestyrelsesmedlem - Børge Nielsen - ønskede ikke genvalg.

Bestyrelsen foreslog P. E. Thomsen, der blev valgt med akklamation.

5. bestyrelsesmedlem - Bent Erik Thomsen - ønskede heller ikke genvalg. Her opstillede bestyrelsen Birgit A. Eriksen, og Carsten Ullerup og Dan Hansen blev ligeledes opstillet. Birgit blev valgt med 14 stemmer mod henholdsvis 10 og 11 stemmer.

10. Som 2. revisor foreslog bestyrelsen Anders M. Andersen, der blev valgt med akklamation.

9. Posten som 2. suppleant blev besat af Jørgen Mogensen, og posten som 1. suppleant, der var blevet ledig, idet P. E. Thomsen blev valgt til bestyrelsen, blev besat med Dan Hansen.

11. Eventuelt

Diskussionen for og imod at beholde KZ-7'eren blev genoptaget. Der var mange meninger fremme, men man enedes om at pålægge bestyrelsen at undersøge, hvad det eventuelt ville koste klubben at få en aftale med ejerne af de motorfly, vi har stående i hangaren, om at få en aftale med dem om leje af deres fly til flyslæb.

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

Niels Sejstrup forespurgte, om bestyrelsen havde tænkt på at inddrage Aktiv Alborg i klubhusbyggeriet. Bestyrelsen svarede, at man naturligvis ville gøre brug af Aktiv Alborg på større eller mindre opgaver, såfremt der var mulighed for det.

Gert Frikke redegjorde på forespørgsel om planer fra Ars Kommune om eventuelt at anlægge en rullebane fra enden af banen til tankområdet. Bestyrelsen holder et vågent øje med udviklingen, således at en sådan rullebane, hvis den kommer, kan blive anlagt til mindst gene for os.

Også tutten, der som bekendt har kørt absolut utilfredsstillende i 1984, blev diskuteret. Per Madsen fremlagde bestyrelsens overvejelser, der går ud på dels at sige ja tak til en ølautomat fra Øldepotet, dels at oprette et hovedlager, der skal være aflåst, sammen med et for medlemmerne tilgængeligt forbrugs- og opfyldningslager fra hovedlager til forbrugs- og opfyldningslager kan kun ske ved betaling af salgspriser til hovedlageret. Mangler der betaling for varer fra forbrugs- og opfyldningslageret, vil dette omgående kunne konstateres, idet der så ikke er penge til at købe nye varer fra hovedlageret.

Anders M. Andersen foreslog at udnævne 5-6 medlemmer, der skulle foretage udskænkning og tage mod penge i tutten om morgenen, til middag og en times tid om aftenen. Disse medlemmer skulle så i stedet fritages for spilkørsel og slige pligter.

Der blev også nævnt muligheden for at udbyde tutten i privat licitation.

Bestyrelsen lovede at tage alle forslag under overvejelse ved fastsættelsen af de nye tuttereregler.

Med hensyn til det kommende klubhusbyggeri redegjorde Gert Frikke for bestyrelsens planer, der bl.a. går ud på at udnævne arbejdsledere, der skal stå for de forskellige etaper i klubhuset og fungere som "instruktører" af de øvrige medlemmer.

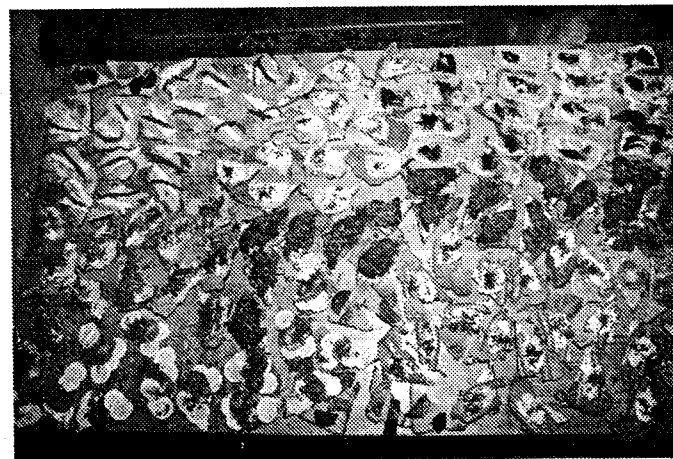
Til slut oplyste Gert Frikke, at vi skal afholde distriktsmesterskaber den 3. - 4. - 5. maj.

Herefter takkede Gert for god ro og orden under generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen var der som sædvanlig mulighed for at stille



sulten ved hjælp af mængder af snitter. Det er måske ikke til at se det, men billedet herunder viser et lille udsnit af de ca. 1½ hundrede stykker smørrebrød, der blev sat til livs. Det må i sandhed være anstrengende at gå til generalforsamling.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

SMÅNYT

Vi har fra unionen modtaget en længere redegørelse for de undersøgelser/konklusioner, der kunne drages efter det alvorlige havari med motorsvæflyet Grob 109 ved vor flyveplads. Selvom havariet ikke direkte berørte os, havde vi det dog nærpå, og vi skal derfor kort omtale rapportens indhold. Og erindre, at de to piloter lykkeligvis slap med mindre kvæstelser.

I undersøgelsen af årsager/forklaringer til havariet indgår henvendelser fra andre lande med lignende havarier med den pågældende type. Et gennemgående træk er, at man i høj grad skal passe på ved starter fra våde startbaner, med vådt fly og i sidevind. Desuden har startvægten stor betydning. Motorens ydeevne bør være mindst de foreskrevne antal omdrejninger, og piloten skal være opmærksom på problemer i sidevind, idet hjulbremsesystemet er udformet således, at det kan virke hæmmende på accelerationen.

De her, kort, nævnte forhold kan også have betydning ved start med andre typer motorsvæfly, hvorfor ALLE motorsvæflypiloter bedes sætte sig ind i redegørelsens konklusioner. Den kan ses i klubhuset og har nr. 8, 6. marts 1985.

Vinterarbejdet nærmer sig sin afslutning, og i den forbindelse kan der desværre siges alle de sædvanlige ting om Tordenskjolds soldater etc. etc. Vi skal ikke netop nu komme nærmere ind på sagen, men vi regner med, at en debat om vinterarbejdet vil finde sted i de kommende numre. Flere ledere af denne vinters arbejde har bebudet, at de ikke igen næste år vil acceptere den hidtige fordeling af dette fælles arbejde, og det må være i alles interesse, at vi får så mange kommentarer/forslag som muligt, inden sæsonen 1985 også pludselig er til ende. Så har du noget på hjerte, så skriv eller ring til redaktionen snarest.


BP AARS DEPOT
BENT KROGH
Vestre Boulevard
PETROLEUM
FYRINGSGASOLIE
MOTORCASOLIE
TRAKTORBENZIN
SMØRELIER
OLIEFYR
VARME UNIT's
BP GAS
RENGØRINGSMIDLER

 621988
Deres direkte
olieledning:


**VODSKOV NY
AUTOVERKSTED**
Rådhusvej 13 - Hvidebøl
Telefon (08) 293507

BRUGTE BILER
3 mdr. fuld garanti

En anden slags vinterarbejde:



Rikke og Tine har med en ganske lille smule hjælp fra Finn W. bygget dette mesterværk af en snemand!

Chef for Danmarksmesterskaberne på Arnborg bliver ingen ringere end vor formand emeritus, Niels Seistrup. Niels har sagt ja til at lede det store arrangement, og med sig tager han Per Madsen som sin højre hånd, så alt skulle ligge i de bedste hænder.

Med sig tager de PIK 20'en på hverdagene i håb om, at der også kan blive lidt flyvning til dem ind mellem de mange gøremål.



Som det sikkert vil bemærkes er denne udgave af Svævenyt ikke i helt samme trykke-kvalitet som sædvanlig. På grund af sygdom i redaktionen har vi måttet ty til alternative trykkeligheder, der ikke kan levere en fuldt normal off-setkvalitet. Dette går især ud over billedernes udseende.



**FLAUENSKJOLDS
FARVEHANDEL**

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

EN 30-METER NIMBUS 4 ?

Dick Johnson skulle efter sigende have udtalt, at en Nimbus 4 med 30 m spændvidde skulle blive offer for nye klasseregler. Den udtalelse står Klaus Holighaus og den øvrige Schempp-Hirth stab uforstående over for - de har aldrig haft planer om et svævefly med den spændvidde, ikke engang en Nimbus 4.

Klaus Holighaus deler heller ikke DJ's mening om, at yderligere restriktioner er nødvendige, for at den åbne klasse skal overleve. Begrænsningen på maksimal 750 kg totalvægt - der efter KH's mening kan forsvares, når slæbefly-situationen tages i betragtning - er restriktion nok og hindrer allerede design af fly med over 25 m spændvidde, da den maksimale vingebelastning ikke kan hæves til det optimale - et problem, der allerede øver indflydelse på den åbne klasse i dag.

Som svæveflykonstruktør ser KH og så på den økonomiske side af sagen: For et 30 m fly vil markedet være alt for lille p.gr.a. høje priser og problemer under start og landing (de strukturelle problemer kan sikkert løses).

I dag er der bygget næsten 75 Nimbus 3 og udviklingsomkostningerne er

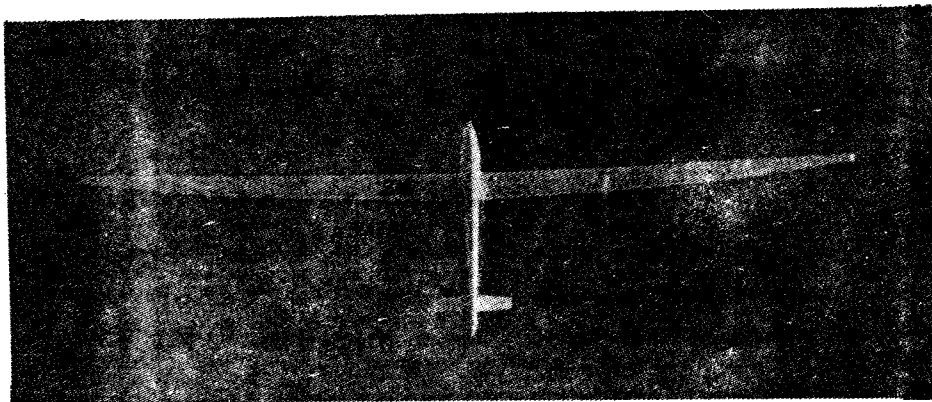
endnu ikke dækket; men da Schempp-Hirth solgte 235 Nimbus 2 over en 10 års periode går regnestykket op i nær fremtid. En konstruktion som en 30 m Nimbus 4 er derfor - forståeligt nok - ude af betragtning.

Derfor har Schempp-Hirth de sidste 2 år i stedet prøvet at fuldende Nimbus 3'eren og forbedre den egenskaber, og de ser det ikke nødvendigt med en efterfølger. I øvrigt er væsentlige fremskridt indenfor aerodynamikken usandsynlige.

På Schempp-Hirth tror de, at den åbne klasse er genskabt (på verdensplan p.gr.a. de høje præstationer (bedste glidetotal næsten 60) til rimelige penge og fordi kun små design ændringer kan forventes - så i de kommende år vil den åbne klasse måske blive endnu stærkere og blive den mest stabile klasse.

Med de rimelige udviklingsomkostninger er mulighederne for betydelige designændringer og øgede præstationer størst i standardklassen, hvorfor Schempp-Hirth har koncentreret sig om denne klasse de sidste tre år.

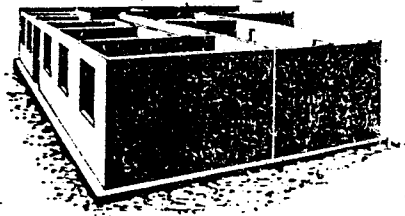
Soaring Nov. 84 - oversat OK/66



Ha' en reserve i baghånden.
Få en Bankrådgiver i Privatbanken.

PRIVATbanken

Gandrup Elementfabrik



Leca - helvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres boligbyggeri, 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, Drejovænget 56, True,
8381 Mundelstrup, tlf. 06-24 48 09

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

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte og Flemming Vasegaard, Drejovænget 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