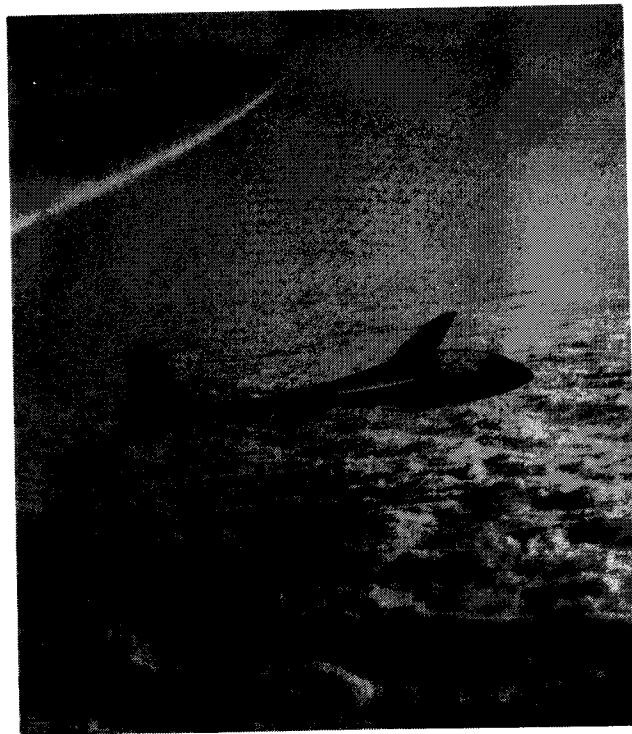


SVÆVENYT



NR. 3
MARTS 1986
25. årgang

GENERALFORSAMLINGEN lørdag d. 8. marts 1986.

1. Valg af dirigent.

Flemming Vasegaard blev enstemmigt valgt.

2. Formandens beretning.

Gert Frikke så tilbage på klubbens 23. sæson, - den 15. på EK-VH. Medlemsmæssigt har vi stabiliseret os omkring 70 medlemmer, og vi må nok fortsat regne med en del udskiftning i løbet af året.

Vi har nu i 2 år arbejdet efter de ny skolingsnormer, og er ved at have såvel disse som ordningen med PFT-check indarbejdet.



Vejret i 1985 gav gode klubhusbyggeriet, men ikke flyvningen. Aviator løb med 100-km trekant-pokalen. Den to-sædede pokal blev ikke uddelt på grund af manglende resultater fra begge klubber. Vi fik ingen placeringer i toppen ved årets NOM, vi havde ingen deltagere ved hverken DM eller Arnborg Open, og vi deltog ikke i den interne flyvevåbenskonkurrence.

Til gengæld havde vi et team på Arnborg for at lede DM, og det har de fået megen ros for fra alle sider, så lad os håbe, det går lige så godt næste gang, - nemlig allerede i år.

På flysik-området har 1985 været et godt år. Vi har kun haft småskrammer på materiellet, og der kan kun opfordres til ekstra påpasselighed også i 1986.

Vi har haft møde med faldskærmsklubben angående sikkerheden, og flytningen af springgraven, der skulle blive en realitet i 1986, er nok det vigtigste punkt her.

På materielsiden skal vi se i øjnene, at vi i 1986 vil have behov for ret store investeringer - til ny traktor og ikke mindst til nyt bagtøj til spillet. Det nuværende er ved at være godt slidt og er ikke beregnet til så tunge fly som ASK-21.

Vi har i denne vinter lånt et affugtningsanlæg, således at vi har kunnet opbevare flyene i et telt med lav luftfugtighed. Vi skal nok overveje selv at anskaffe et sådant udstyr, da det ser ud til at fungere fint.



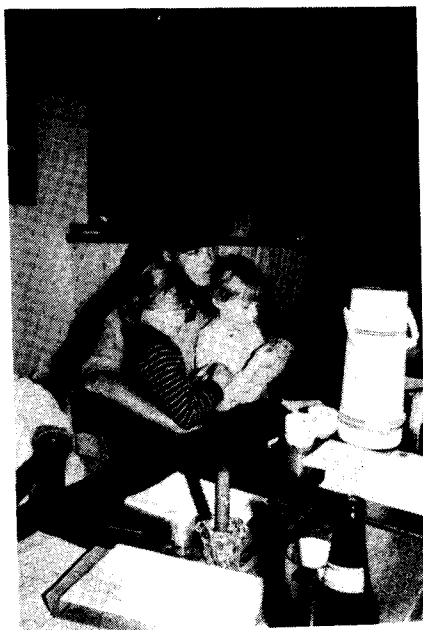
Vi fik afviklet vort store projekt med udvidelse og ombygning af vort klubhus, med en stor indsats af klubbens medlemmer - og her især en mindre gruppe, der har været den drivende kraft. Jeg vil gerne opfordre alle medlemmerne til virkelig at passe godt på vort klubhus, så det fortsat kan fremstå pænt.

Vi har endvidere fået afsluttet byggesagen om de ekstra to hytter, vi har fået lavet belysning i hangaren, vi har forhandlet med kommunen om behandling af spærene i hangaren, og vi har talt med dem om beplantning af klubhusområdet.

Tutten ser ud til at have kørt godt i 1985.

Økonomisk ser det også godt ud. Vi har selv financieret vort byggeri og har nu fået pengene hjem igen, dels i form af kreditforeningslån, dels i form af tilskud på 20.000 kr. fra Tipsmidlerne. Ålborg Kommune har lovet at overtage renter og afdrag på en del af kreditforeningslånet, og vi håber på også at få dem til at overtage den resterende del.

For at få vor nye DG 300 hjem og gjort flyveklar bliver det nødvendigt at optage et lån på ca. 80.000 kr.



Birgit klarede let
generalforsamlingen
og to "fremmede" unger
på een gang.

Vi har i 1985 markeret os stærkt udadtil. Vi havde besøg af fritidskommissionen på pladsen, vi deltog i "Åbent hus" på FSN ALB, vi deltog i arrangementet "Ålborg dagene" sammen med Aviator, vi havde en repræsentant med ved valg af "Ungdomsrådet", vi fik presseomtale af vor klubhusindvielse, Per Madsen deltog i receptionen i forbindelse med formandsskifte i fritidskommissionen samt deltog i valg af medlemmer til samme - og blev i øvrigt selv valgt som suppleant. Endelig var vi vært ved arrangementet for "Kvinder og idræt". Sluttelig skal også nævnes vort fortræffelige klubblad, som vel nok er vor hyppigste repræsentant i vide kredse.

Bestyrelsen har udført alle de sædvanlige opgaver: bestyrelsesmøder, DIKO møde, formandsseminar, økonomikursus, kassererkursus (EDB), repræsentantskabsmøde m.m.m.

I den nærmeste fremtid står hjemhentning af vor nye DG 300 for døren, og vi skal som nævnt også tænke lidt på spillet.

På lidt længere sigt skal vi tænke på, hvad vort næste fly skal være, og engang i fremtiden skal vi måske tænke på et motorsvævefly. Der er her megen tvivl i bestyrelsen, hvorfor vi har lavet en gruppe på 3 personer, der vil forsøge at få belyst konsekvenserne økonomisk og klubstrukturelt med et sådant fly. Vi skal også have bygget en bygning til jordmateriel.

Sluttelig vil jeg takke alle de medlemmer, leverandører og venner, der i årets løb har ydet en indsats i klubben.

Gert Frikke
ref. Gitte

3. Fremlæggelse af regnskab



Gitte fremlagde regnskabet, der blev godkendt efter en mindre debat om det beløb, vi har anvendt til klubhusbyggeriet. Der var bred enighed om, at pengene var godt udnyttede.

4. Fastsættelse af kontingenter, gebyrer og selvrisko

Anders M. Andersen foreslog en ændring af kontingenter og gebyrer for halvaktive til: Kontingent pr. måned kr. 150,00, kr. 20,- pr. start og kr. 1,50 pr. minut.

Forslaget blev nedstemt, og bestyrelsens forslag (som kan ses af kontingent- og gebyroversigten andetsteds i bladet) blev herefter godkendt.

Med hensyn til KZ-7'eren debaterede man først om, hvorvidt vi stadig ville acceptere et underskud på denne mod at have denne ekstra startmulighed. Der var flertal herfor, og prisen pr. slæb for 1986 skulle derefter fastsættes.

På baggrund af et forslag fra F. W. Thomsen og en pris på kr. 40,- pr. slæb havde bestyrelsen udarbejdet en beregning, der viste, at en sådan pris ville være realistisk, hvis vi forudsætter, at 1 flyslæb sparer 1, måske endda 2 spilstarter. Bestyrelsen foreslog derfor kr. 40,- for ensædede og kr. 50,- for tosædede fly, og dette blev vedtaget med stor majoritet.

5. Behandling af rettidigt indsendte forslag.

Flemming Kristensen havde indsendt forslag om indkøb af en tang, således at wirebrud fremover kan samles med taloritter under flyvningen og splejSES ved afsluttet flyvedag. Der var bred enighed herom, og bestyrelsen vil sørge for indkøb af tang og taloritter.

Henrik Bo Jensen havde fremsendt forslag om, at vi skal forsøge at sælge reklamer på transportvognene. Pengene herfor skulle evt. gå til hjælp til hjemtransport.

Bestyrelsen kunne oplyse, at vi i mange år har forsøgt at få reklamer. Henrik er naturligvis velkommen til at forsøge, men der var enighed om, at eventuelle indtægter skulle gå i klubkassen.

Per fremkom med forslag om, at klubben ved indbetaling af et års kontingent (for perioden 1.4. - 31.3.) giver en rabat på 1/3 måneds kontingent. Forslaget blev vedtaget.

Per havde endvidere foreslået: 1. At vi søger om tilladelse til at bygge et antal hytter i ca. 1/2 størrelse af de nuværende. 2. At disse hytter anbringes i blåbærkrattet.

Der var bred enighed om, at vi skulle søge om tilladelse til at bygge flere hytter, hvis der er interesse herfor blandt medlemmerne, men der var absolut intet flertal for at anbringe disse i blåbærkrattet. Bestyrelsen vil kontakte flyvepladsudvalget med henblik på fremtidig placering af såvel nye hytter som campingvogne og telte.



6. Valg af formand - Gert Frikke blev genvalgt.

7. Valg af 1. og 3. bestyrelsesmedlem - P. R. Kristensen (1. bestyr.medlem) og Per Madsen blev genvalgt, med 20 stemmer mod 8 til Anders M. Andersen.

8. Valg af suppleant - Anders Hansen blev valgt.

9. Valg af revisor - Finn W. Thomsen blev genvalgt.

10. Eventuelt

Niels Sejstrup foreslog, med henvisning til formandens beretning, at man opsagde lejemålet for de to fremmede motorflyejere i stedet for at bygge ny bygning til jordmateriel. Bestyrelsen mener dog, at det under alle omstændigheder er en fordel at adskille fly og jordmateriel.

Der var en generel diskussion om medlemsantal kontra antal fly i klubben, og dirigenten foreslog, at debatten blev fortsat i klubbladet, ligesom emnet evt. kunne tages op på et medlemsmøde i efteråret.

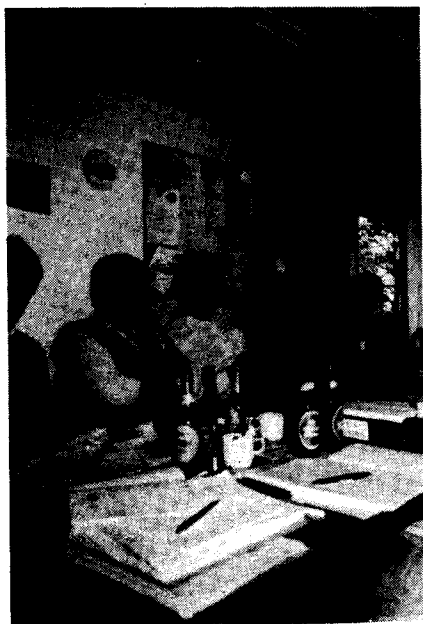
Henrik Bo Jensen har, efter ide fra flere medlemmer, udarbejdet et klubmærke, der blev godt modtaget af forsamlingen. Han vil nu indhente priser, delt på vævede mærker, dels på trykte.

Der var også en del diskussion om væddemålsfesten og dennes form.

Bestyrelsen blev opfordret til at se på forholdene omkring vintervedligeholdelsen, idet forholdene på Nørholmsvej ikke er ideelle.

Linneman Kristensen fremsatte forslag om at bygge et nyt, hydraulisk spil i stedet for at renovere det gamle.

Til sidst blev der gjort opmærksom på, at alle resultater skal lægges i mappen på kontoret, hvis man vil deltage i fordelingen af klubbens pokaler.



Til allersidst takkede formanden for (nogenlunde) god ro og orden.

Ref. Gitte Vasegaard

Og til aller-allersidst var der som sædvanlig mulighed for at gå ombord i talløse snitter, der også i år forsvandt som dug for solen.



SIDSTE :

Det ny klubmærke er allerede på trapperne i meget flot, maskinbroderet udgave. Prisen bliver formentlig ca. 30 kroner pr. stk.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Vi ville her have bragt resten af artiklen i sidste nummer om flyslæb, - set fra svæveflyets pilots ende af tovet, men desværre har vi ikke fået resten af artiklen. Vi håber at kunne bringe den i næste nummer.

I stedet er her nogle betragtninger fra en slæbepilot, - forskellige situationer ser noget anderledes ud fra hans ende af rebet.

Artiklen stammer fra Soaring, og vi har lånt den fra "Boblen", der er organ for Slagelse Svæveflyveklub.



"Den pludselige dræber".

Det er netop sket igen, "den pludselige dræber". Denne gang i Skotland. Den første gang, jeg blev opmærksom på det, var for omkring 12 år siden Sydengland. En fin, ung slæbepilot blev dræbt, da svæveflyet, han slæbte, trak hans hale op og drev ham i jorden.

Denne type ulykke sker ikke så ofte, men den sker hurtigt og er næsten altid skæbnesvanger. Det synes desuden som om, der er megen lidt omtale af disse ulykker.

Den kortrolflade, som giver bevægelse omkring tværaksen i en konventionel flytype, er en relativ lille flade, kaldet et højderor. Det er i stand til at give en stor kraftpåvirkning på grund af den lange vægstangsarm. Den får den kraft, den producerer, ganget med afstanden fra flyets tyngdepunkt. Og forestil dig så den kraft gange afstand, som et svævefly med dets store vinger kan producere 50 - 60 meter bag slæbeflyets tyngdepunkt!

Et af problemerne er, at pindkraften er så lille i et svævefly, - faktisk så lille, at svævepiloten ikke vil mærke noget ved følelsen alene. Derfor: Når du bliver slæbt, må du ikke tage øjnene fra slæbeflyet, og hvis du taber slæbeflyet af syne lige meget af hvilken som helst grund, skal du udløse straks. Kom ikke for højt i et slæb. Lad ikke horisonten komme over slæbeflyet i fladt land, og er du i bjerge, så lær sikkert, hvilke dele af slæbeflyet, der skal være overens, for at den rette slæbeposition er til stede.

I det første tilfælde, vi kan referere til, blev slæbet startet sent om eftermiddagen lige mod den lavtstående sol. Svævepiloten tabte slæbeflyet af

syne i omkring 100 meter. Det næste, han vidste, var at han ikke mere blev slæbt: Han troede, slæbetovet var sprunget. Han fløj en landingsrunde i lav højde og landede. Efter landingen så han røg og flammer i den anden ende af flyvepladsen og undrede sig over, hvad det kunne være. Det blev anslået, at næsens nedadgående bevægelse var så hurtig, at vingen stallede. Ja, jeg ved, det var en nedadgående bevægelse, men rotationen var så hurtig, at den kritiske vinkel blev overskredet. Det blev også anslået, at det tog mindre end tre sekunder fra normal flyvning til flyet eksploderede.

Problemet i slæbeflyet er, at situationen udvikler sig meget hurtigt og også udsætter piloten for g-påvirkninger, der gør det svært endsige umuligt at benytte udløseren. Som pilot har jeg været gennem denne oplevelse to gange. Gud ske tak og lov var slæbet i begge tilfælde højt. Den første gang slæbte jeg et svævefly ud over landet og p.g.a. terræn og vind steg vi højt. Alt gik godt i stiget, men efter at vi rettede ud i 1900 m over jorden, kom svæveflyet ind i slæbeflyets slipstrøm, måske fordi slipstrømmen er meget højere i vandret flyvning end under stigning. Først belv min hale trukket lidt rundt og derefter med lynets hast trukket op i lodret position. Jeg havde ingen chance for at udløse og selv om tovet havde korrekt sprængstykke, sprang det ikke. Svævepiloten udløste da. På trods af det faktum, at jeg havde udført mange timers motor-kunsthøjflyvning, var mit højdetab betragteligt, før jeg var tilbage i vandret flyvning.

Jeg tror, højdetabet var omkring 500 m. Den anden gang, det skete for mig, var i omkring 600 m under slæb af en SGS 1-26, og selv med dette lette svævefly blev jeg tvunget ind i et 45° dyk, som jeg ingen kontrol havde over. Denne gang var den nedadgående bevægelse mere blød, og det lykkedes mig at nå udløseren omtrent på samme tid som svæveflyet udløste. Selv da var omkring 150 m tabt, før jeg kunne komme ud af det.

Jeg har hørt om mindst 6 fatale ulykker af denne art. Denne type ulykker er unødvendige. Først og fremmest må svæveflyvepiloten ikke se andre steder hen end på slæbeflyet under slæb. Du har måske fået besked på at holde godt udkig til alle tider, men undtagelsen er under slæbning. For det andet, hvis du mister slæbeflyet af syne af lige meget hvilken grund, f.eks. ved slæb mod solen eller utilsigtet kommer ind i en sky, må du øjeblikkelig udløse, da du i hvilken som helst højde har 100% større chance for at overleve end slæbepiloten. Når du udløser fra tovet, vær da sikker på, at det virkelig er udløst, før du trækker væk.

Jeg tror, at en god modifikation, der kan hjælpe med at redde liv, måske er at anbringe udløseren på pinden i slæbeflyet, da det er næsten umuligt at nå udløseren, når du er vendt rundt. Mit råd til slæbepiloten er, at hvis man får højderoret tilbage mod stoppet under slæb, så udløs NU og lad svævepiloten beholde tovet.

Sluttelig - lad aldrig folk tage med for sjov i slæbeflyet. Det eneste tidspunkt, hvor der må være to personer i slæbeflyet, er når slæbepiloter trænes.

Derek Johnson



Tlf. 62 11 22

Himmerlands største
center for



BYGNINGSARTIKLER

Chr. Hjortkjær & Co. a/s
HJORTKJÆRSVEJ 2 · 9600 AARS · TLF. 62 11 22

Nye medlemmer

Som nævnt på generalforsamlingen vil vi ved sæsonstarten tage ca. 10 nye elever ind. Det er længe siden, vi har haft et så stort nybegynderhold, og i den anledning har vi besluttet at prøve noget nyt.

Lørdag den 15. marts afholder vi et introduktionsmøde for de mennesker, der står på vores venteliste - for tiden ca. 17 - dels for at få sorteret dem fra, der alligevel ikke er interesserede i at starte, dels for allerede fra starten at give de nye elever en idé om, hvad der sker på en flyveplads, samt en mulighed for at lære hinanden og nogle af vore medlemmer at kende før den for nye elever lidt forvirrende sæsonstart.

Derfor - hvis du på lørdag observerer/har observeret en del fremmede mennesker i klubhuset, er det vore nye medlemmer. Læg godt mærke til dem - det er dem, DU i den kommende sæson skal hjælpe med at falde godt til i klubben.

Gitte



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ARS

Sorteperfesten blev atter i år en succes, selvom der ikke var helt så mange deltagere som sidste år. Men 25 mennesker til spising samt nogle stykker mere, der dukkede op senere, havde en hyggelig aften.



Willy Handgaard fremsagde Skivefolkernes tak for vores festinvitation.



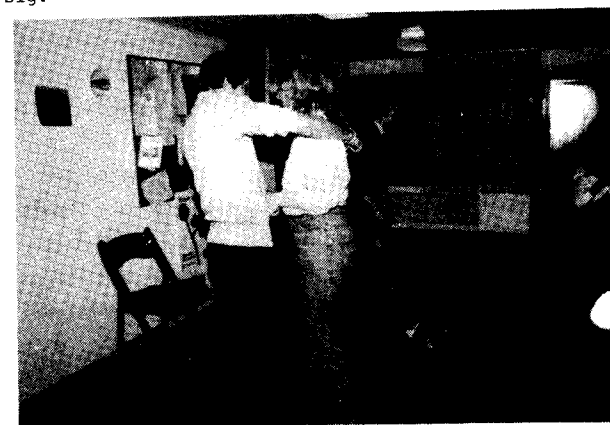
Forretten var artiskok naturel, - efter behørig instruktion lykkedes det de fleste at slippe frelste gennem denne rets indbyggede forhindringsløb.



Efter spisningen var det tid for muntre lege m.m. En tvivlrådig Thorvald fra Skive funderer over, hvad det egentlig er, Kirsten og Ivan foretager sig!



Tætte hånd bandt senere flere af festdeltagerne nær til hinanden.....



og brødrene Handgaard forsøgte fortvivlet at slippe for hinandens nærværelse, mens Berit og Flemming ikke havde nær så travlt.



Henrik Bo Jensen skriver:

Apropos Werner Kohlwey

Werner Kohlwey kommer, afhængig af vejret, til EK-VH torsdag den 1. maj '86. Han kom også i '84 og '85 og så vidt vides er der ingen i denne periode, udover Gitte og Flemming, der har været i Gladbeck og besøge Werner.

Trods det kommer han trofast til vores klub hvert eneste år. Er det ikke snart på tide, nogle af os ta'r ned og besøger Werner? Hvis jeg selv havde haft bil, var der ikke gået lang tid, før jeg var dernede, og hvis nogen alligevel går og har planer om at ta' derned - vil jeg om muligt gerne ha' et lift. Jeg har hørt, at Werners klub er vores venskabsklub, men er det ikke ved at køre ud i sandet? Selvfølgelig er det dyrt at tage til Gladbeck - men er man 4 i en bil, begrænser omkostningerne sig trods alt lidt. Et fly behøver man jo ikke at ta' med, og er man 4 i forvejen, kan man jo bare søge om at tage et med.

Olieprodukter

**Varmeankæg
til olie og gas**

**Service på
olie- og gasfyr**

**Års
62 19 88**



BP energi

EN ANDEN TING

Jeg ved godt, jeg selv ikke har været for flittig til at bruge vores ellers (til tider) udmærkede klubblad - men hvis man ser sig om i andre af landets svæveflyveklubbens klubblade, er der som regel altid en debat om et eller andet vedrørende klubben selv.

Jeg har på fornemmelsen, og den er ret god, at folk i vores klub går og muler i små grupper, brokker sig over et eller andet, som ikke når længere end til den eller de, man nu står og taler med. Jeg synet, der er masser af emner, som vi bør tage hul på, som et led i en åben debat i vores klubblad. Bestemt ikke for at skade hinanden, men mere for at en idé eller sag kommer ud til alle medlemmer og som sagt ikke kun til dem, man nu taler med.

De førømtalte emner, som bør tages op, kender jeg naturligvis ikke alle - men jeg ved f.eks., folk går og taler om at købe en motorfalke af en eller anden art. Lad os se et forslag og lad os få en debat omkring denne falke. Jeg ved, Linnemann er kørt lidt sur i vinterarbejdet på spillet, fordi folk måske ikke kører det korrekt i flyvesæsonen. Lad os få et udspil fra dig, Linne-man. Lad os i klubbladet få en nøjagtig instruktion, så alle kan læse om det, i stedet for at folk gemmer sig, hver gang du går amok på spillet. Hvis nu vores flyvechef observerer forskellige folk gentagne gange anvende en eller anden forkert procedure omkring flyvningen, eller han advarer om, at der hænger særlig mange "underbukser" i luften ved en bestemt vindretning, så siger han det naturligvis til briefingen om morgenen. Men det er jo naturligvis langfra hver week-end hele klubben tropper op for at flyve.

Vores klubblad er et organ i klubben, der henvender sig til os fra os. Vær sikker på, at alle i klubben læser Svævenyt. Redaktøren er flittig til at oversætte spændende artikler fra forskellige månedsmagasiner, omhandlende svæveflyvning. "Smånyt", "særlige præstationer" og meddelelser fra bestyrelse er faktisk det eneste, man læser om, måned efter måned. Men det er jo heller ikke det mindst vigtige. Andre svæveflyveklubber læser også vores klubblade - så lad os overbevise dem om, at der også findes andre mennesker i klubben end bestyrelse, redaktører, folkene der skaber "smånyt" og de, der laver "særlige præstationer".

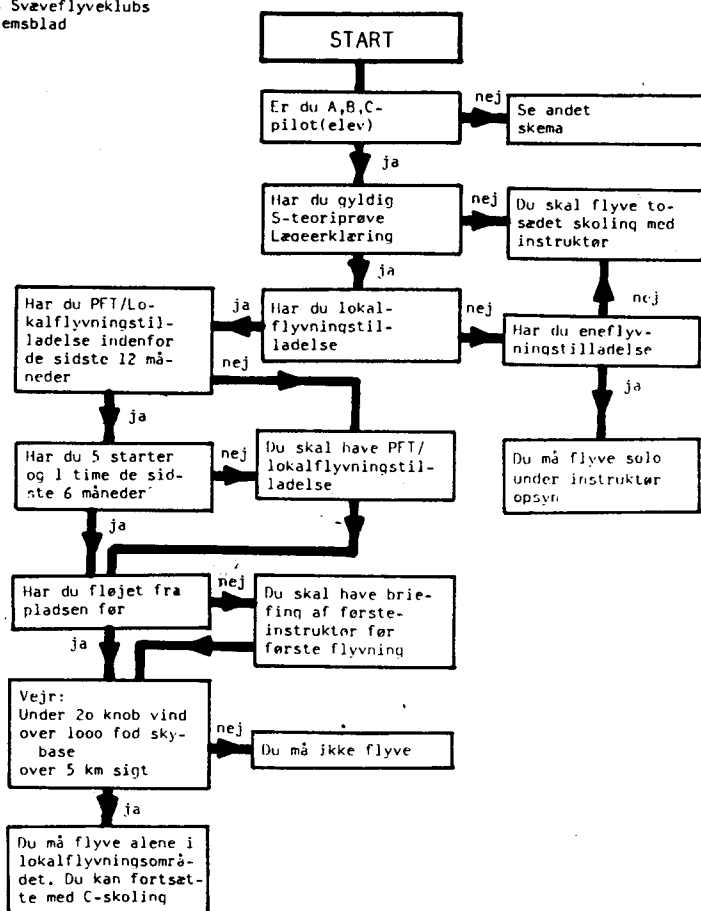
I øvrigt har jeg lovet mig selv at skrive et indlæg hver måned resten af '86 til Svævenyt - men nu må vi se, om det også kommer til at holde stik ... hm!

... selvfølgelig skal vi jo også kunne kommunikere over en kasse øl - derom ingen tvivl!

De følgende 4 sider er ment som "RIVE UD OG GEMME SIDER". Du kan f. eks. gemme dem i din logbog.

Kilde:
Fyns Svæveflyveklubs
medlemsblad

A,B,C-PILOT (elev)

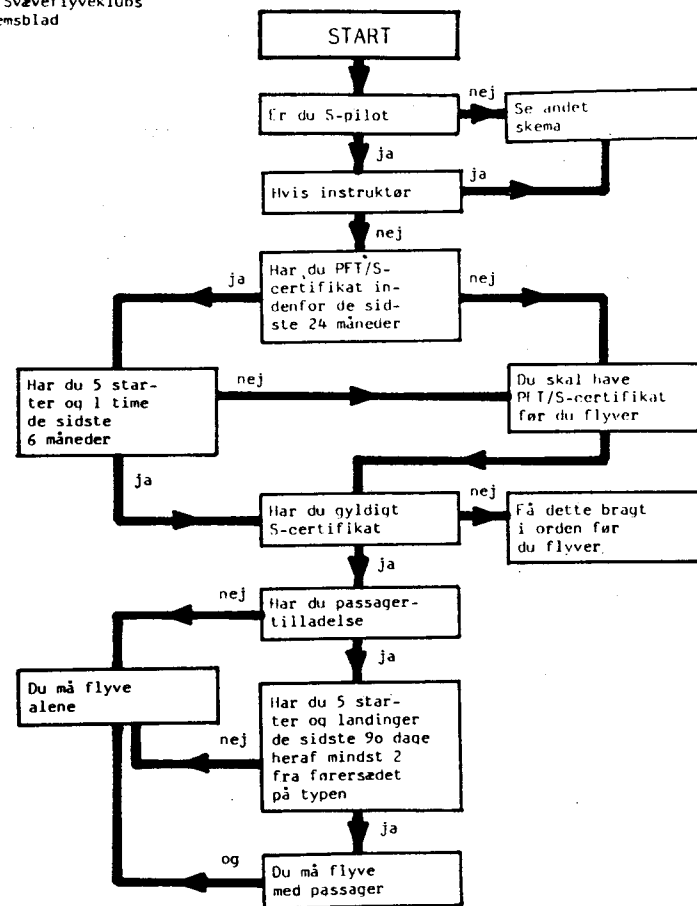


NB! Bevarelse af startmetoderetlighed!!!

For at måtte foretage spilstart eller flysløb skal indehavere af lokalflyvningstilladelse eller S-certifikat have udført mindst 2 starter på den pågældende startmetode indenfor de sidste 12 måneder, for indehavere af instruktørbevis dog 24 måneder, eller PFT på den pågældende startmetode.

S-CERTIFIKAT

Kilde:
Fyns Svæveflyveklubs
medlemsblad



NB! Bevarelse af startmetoderetlighed!!!

For at måtte foretage spilstart eller flysløb skal indehavere af lokalflyvningstilladelse eller S-certifikat have udført mindst 2 starter på den pågældende startmetode indenfor de sidste 12 måneder, for indehavere af instruktørbevis dog 24 måneder, eller PFT på den pågældende startmetode.

Nedenstående punkter er et genoptryk af tidligere trykte punkter i dette organ. De er indsamlet af Mogens Bringø "ved bitre erfaringer."

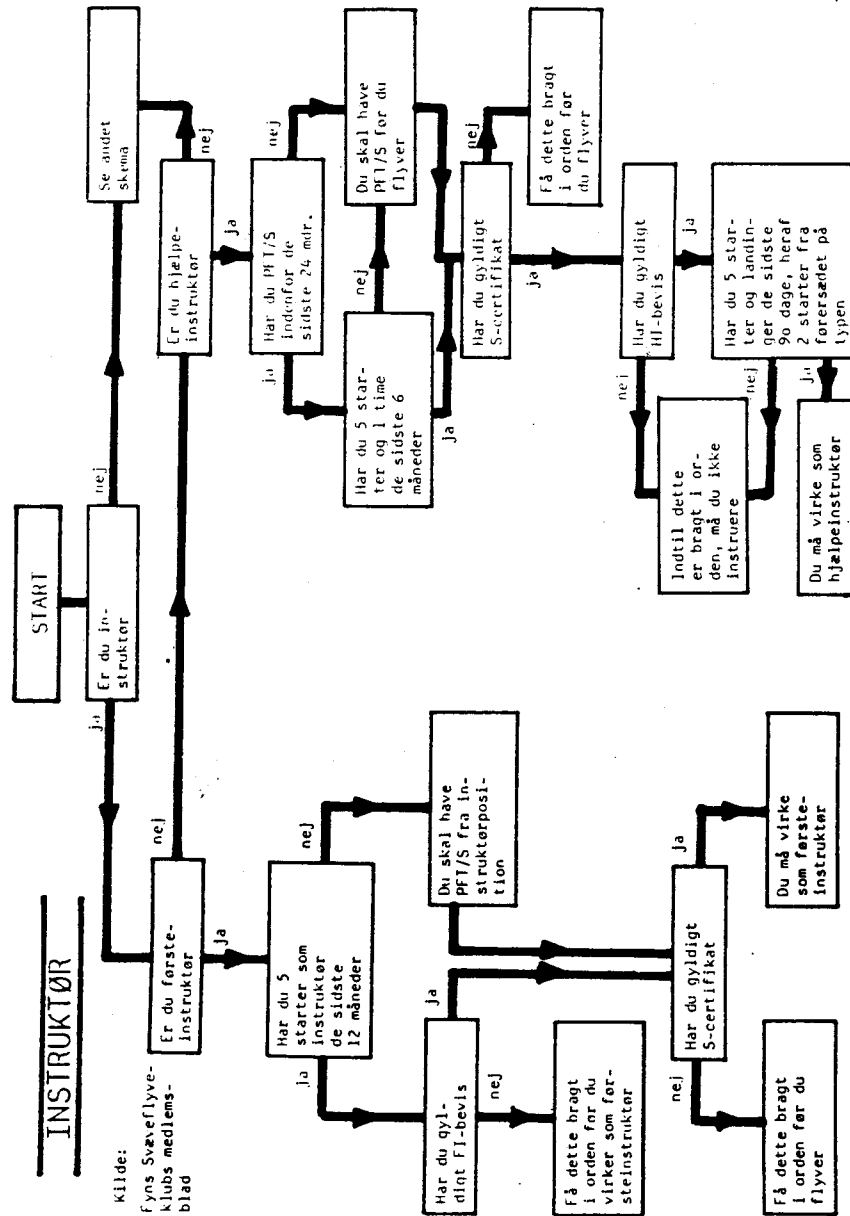
32 Gode råd!

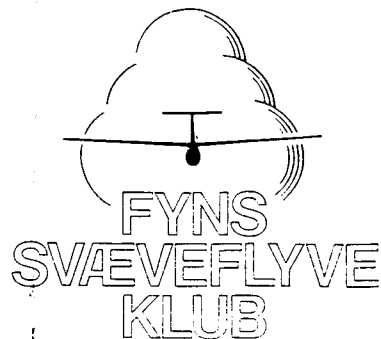
1. Bliv ved den første termik du møder under 600 m, for at få højde på.
2. Forlad ikke pladsen før du har masser af højde på, eller har mulighed for at vinde højde i nærheden. Der er ikke noget mere **fjoget** end at lande 10 km fra pladsen.
3. Hvis du er under 300 m, så brug jorden i stedet for skyerne når du søger termik.
4. Hvis du flyver under skygader **uden** termik, så drej til højre eller venstre.
5. Når du følger et andet fly, så anbring din vingetip hvor du tror hans hvirvler er. Om det skulle give noget ved jeg ikke, men det er da forsøget værd.
6. Brug fortrinsvis skygader.
7. Sænk farten når du flyver i opvind og ligeud.
8. Flyv med den hastighed mellem boblerne der giver ca. det samme synk som du har stig i boblerne. Det er nok en noget grov regel, men nogle af de "hårde svende" bruger den, så den er nok meget god.
9. Hold øje med forandringer i vejret forude.
10. Hold øje med cirrus og cb.
11. Hvis der er mange skyer, så søg termik der hvor jorden har ligget længst i solen.
12. Hvis du søger termik i bakket terræn, så søg over de skrænter der vender mod solen og vinden.
13. Forlad termikken når den dør ud. Der er altid tendens til at man bliver hængende, selvom gennemsnitsstiget er højere end det man har.
14. På en fri distancedag - få den tidligst mulige start.
15. Lad være med at hænge for meget på andre fly med mindre du er i nød.
16. Flyv med min. vægt i svag termik og max. vægt i kraftig.
17. Jo højere termikken "topper" - jo stærkere og færre bobler. Al energi bruges til store og kraftige bobler.
18. Undgå regnområder (vædområder).
19. Flyv så højt som muligt sidst på dagen.
20. Undgå store grønne eller fugtige områder.
21. Planlæg enhver flyvning omhyggelig
22. Søg termik over de mørke områder
23. Tærskel i 1000 m med max. fart med chance for termik kort efter.
24. Forlad boblen rigtigt, d.v.s. vind fart midt i boblen og ikke når du kommer ud i synk.
25. Gå tæt på vendepunkterne, men ej for tæt.
26. Tro på beregningsudstyret.
27. Træf mindst to til tre beslutninger i minuttet - ellers sover du.
28. Arbejd hårdt mellem boblerne.
29. Når radiochecket med holdet på jorden laves, så få "hjul op check".
30. Søg termik på solsiden af cu.
31. Vær meget, meget omhyggelig med fastspænding af skærm. En forkert spændt skærm kan ødelægge både humør og flyvning.
32. Vær ekstra omhyggelig med at træde af på naturens vegne.

Disse punkter var trykt i klubbladet marts 1977 på, tror jeg nok, Søren Heerfordts foranledning og må siges, bortset fra nogle enkelte punkter, stadig at være aktuelle.

Med venlig hilsen

Poul Hørup
 Poul Hørup





INDBYDELSE
TIL
TRÆ- OG LÆRREDSRALLY

7.-8. JUNI 1986

Kære Svæveflyver

Fyns Svæveflyveklub inviterer til et "træ- og lærredsrally" den 7. og 8. juni 1986. Rallyet vil være en begivenhed, hvor vægten er lagt på samvær, hygge og i mindre grad på konkurrence. Vi vil også tilrettelægge opgaverne, således at det er holdets præstationer og ikke den enkelte pilots, der er afgørende.

For at deltage skal flyets glidetal være mindre end eller lig med 31. Det skal have en VHF radio med frekvens 122.65, og så skal papirerne være i orden. Ansøgninger for tosædes fly modtages med glæde. Vi regner med at have plads til 20 fly, og det bliver de første 20 gyldige ansøgninger, der accepteres. Med hensyn til piloterne er det eneste krav et gyldigt S-certificat.

Sidste frist for ansøgning er 1. maj. Ansøgerne vil få meddelelse om accept eller afslag pr. brev den 4. maj eller kort derefter. Gebyret for rallyet er 200 kr. pr. deltagende fly til dækning af startudgifter og diverse omkostninger.

Deltagende hold må benytte klubbens grønarealer (undtagen startbanen) til campingvogn eller telt. Pladsen er åben for deltagerne fra kl. 16 fredag den 6. juni. Klubhuset med tre badværelser og en stue er selvfølgelig også åben for deltagerne, men klubbens køkken kan ikke benyttes.

Fyns Svæveflyveklub er klar over, at man er nødt til at spise ind imellem, og derfor vil vi arrangere fællesspisning til alle matider. Prisen bliver rimelig og kvaliteten uovertruffen, men være forberedt på at hjælpe til. Det vil være muligt at købe både øl og vin, og andre drikkevarer.

Da vi forventer, at familien også vil være med, bliver der vist tegnefilm og arrangeret lege for børnene.

Hvis I kunne tænke Jer at deltage, send straks en ansøgning med følgende oplysninger:

1. flytype, årgang, glidetal, OY-bogstaver, og evt. konkurrence nummer
2. antal på holdet (heraf antal børn)
3. navn, adresse og telefon nr. for holdets kontakt person
4. om I agter at deltage i fællesspisning
5. og om I kommer med telt eller campingvogn (angiv antal).

Ansøgninger sendes til:

Fyns Svæveflyveklub
v/David Cecil
Johannevej 32
5000 Odense C.

Hvis I har spørgsmål ring til:

Morten Stoltze 09 62 38 53 mellem 16 og 18 eller
David Cecil 09 13 51 18 efter kl. 17.

Fyns svæveflyveklub

Knud Haar Madsen

formand

HUSK!!!

NOM 86

Uge 29 fra d.12-7 til og med 18-7 i Hjørring.

DIKO 86

DiKo 1. Bededagene 25.-26.-27. April på EKVH.

DiKo 2. Plinsen 17.-18.-19. Maj på Borup.

DiKo 3. 21.-22. Juni på Skive.

DiKo er samme regler som sidste år (1985)

NORDJYDSK FLYVEDAGS- KONKURRENCE.

Der konkurreres i følgende discipliner:

3 Bedste varigheder (Piloter uden Sølv-C)

3 Bedste hastigheder

3 Bedste distancer

Kun ET resultat er gældende pr.pilot i hver disciplin.

Konkurrencen er løbende fra 1.april til 30.september.

Ingen faste datoer for den enkelte konkurrence.

**God termik
Poul Richard**

smånyt

Et nyt klubmærke er nu undervejs. Vi har tidligere haft en del debat om, hvordan et nyt klubmærke skulle se ud, men der har desværre ikke blandt de indkomne forslag været noget, det helt fængede blandt medlemmerne. Sagen har ligget stille i nogle år, men nu har et miniudvalg bestående af Henrik Ph. og Gitte kreeret et nyt mærke, som nu vil blive sat i produktion. Mærket, som vi desværre ikke kan vise her, har et svævefly over bølgende kornmarker som hovedmotiv. I baggrunden en musvåge og en sky. Rundt om mærket et sort ring, hvori står klubbens navn. Det hele bliver fremstillet i maskinbroderi, og det ser ud til, at det bliver meget flot. Prisen for mærket bliver formentlig ca. 25 kroner. Man håber at have mærket klar til salg ved sæsonstarten.

Gert Frikke har et nyt radiosystem til spil-startsted-klubhus-hangar næsten færdigt. Det kommer til at fungere som det gamle, men indmaden er ny, og vi sender nu på 423 MHz, hvilket skulle give os færre problemer med fremmede på frekvensen og samtidig bedre kvalitet (af lyden, altså. Ikke nødvendigvis af det sendte!)

På given foranledning gør vi opmærksom på, at det ikke altid er smart at sende breve til bestyrelsen etc. til klubhuset. Der kan godt gå lang tid, før postkassen her bliver tømt, og den kan faktisk også godt tømmes af uvedkommende. Derfor: Har du meddelelser til bestyrelsen eller andre i klubben, så send dem hellere til dem privat.



Lars Krull
Pallisdam 12
DK - 9430 Vadum

Telefon 08-271231

Medlemsnyt

Ny adresse:

Poul Richard Kristensen
Hjortholmvej 64
9530 Støvring
Biltelefon 049 32017
(midlertidig ændring)

Udmeldt:

Harald Groes
Jon Rytter
Frank Larsen

Passiv:

Berit Olesen
Harry Jensen
Tommy Hjeds
Anders M. Andersen

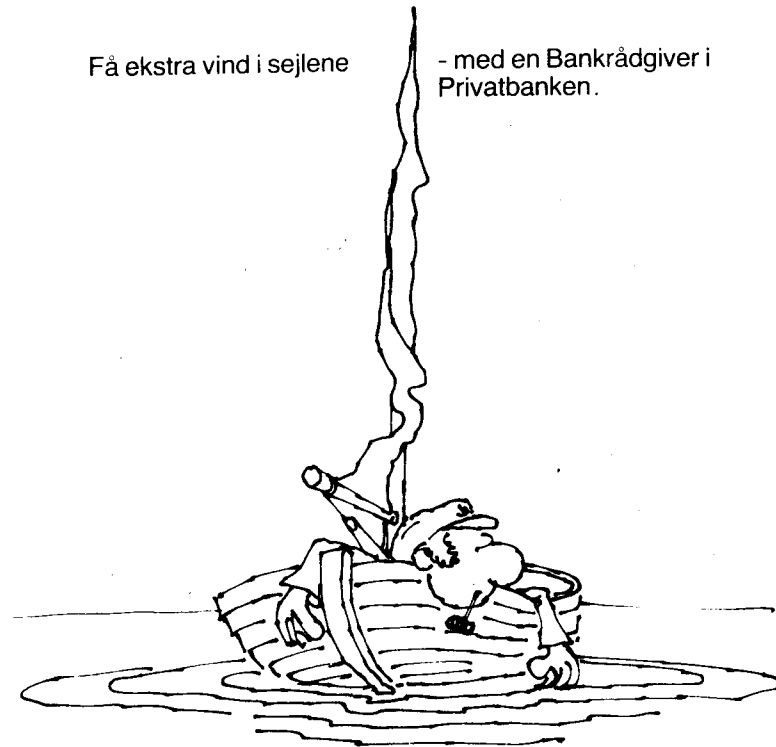
Og endnu en ny adresse:

Ib von Clauson-Kaas
Kirkegade 2
9550 Mariager

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

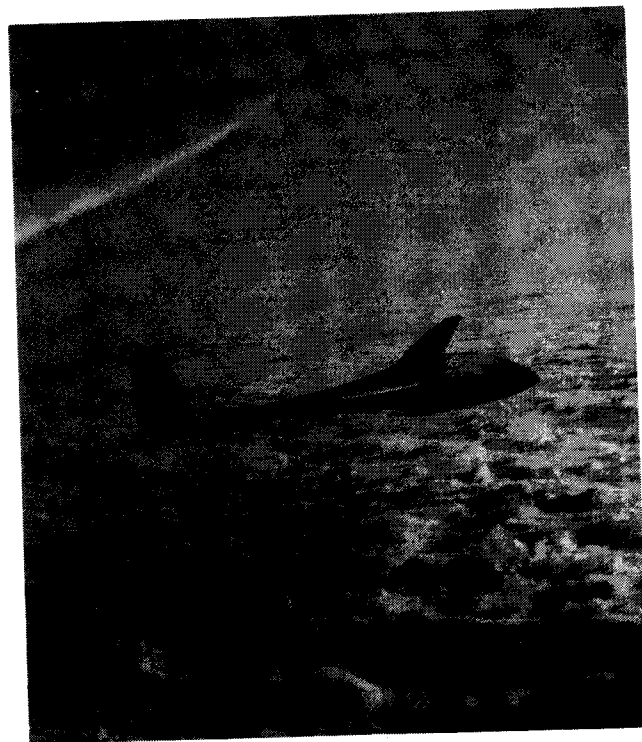
Få ekstra vind i sejlene

- med en Bankrådgiver i
Privatbanken.



PRIVATbanken

SVÆVENYT



NR. 3
MARTS 1986
25. årgang