

Aviator

Formandens beretning 2011



2010 var året, hvor vi fik gang i den nye Ls 10 og i Ls 6 med de nye tipper. Det var desværre også året, hvor vi besluttede at sælge vores Discus.

Der var tre årsager til beslutningen.

For det første var vi nødt til at sælge et fly i efteråret. Ellers ville banken kræve pant med de omkostninger, der var forbundet hermed og vi ville fortsat trække med en ret stor gæld.

For det andet var det ikke muligt at sælge Ls 6'en, som det var besluttet, uden at reducere prisen langt under det vi mente var markedsprisen.

For det tredje var overfladen af Discusen så dårlig, at den skulle have en omlakering indenfor det næste år. Og den kunne sælges til markedsprisen, så den blev solgt rigtig godt.

Vi står muligvis nu og mangler et standardklasse fly, men Ls6'en flyver efter sigende rigtig godt med de nye tipper. Så den kommende sæson vise, hvor stor et hul, der er opstået

Atkivitet

Aktiviteten var på niveau med de sidste 3 år, men vi har kapacitet til, at der flyves meget mere. Samtidig flyves der mindre og mindre stræk. Det vil vi forsøge at forbedre i år.

Blandt andet ved at lave nogle opgaver med mange vendepunkter, der ikke ligger udenfor glidevinkel. Vi vil forsøge, at få piloterne til at øve strækflyning, planlægning af opgaver og brug af instrumenter på disse små opgaver, indtil de føler sig klædt på til længere ture.

Uddannelse

På uddannelsessiden er der ikke sket ret meget det sidste år. Der har således ikke været elever nok til at gennemføre teoriundervisning. Samtidig har der ikke været nogen PR aktivitet. Der er naturligvis ingen bevis for at de to ting er årsag og virkning. Men har vi råd til at satse på at de ikke er det?

Jeg vil arbejde for at der bliver gennemført flere PR-aktiviteter i år.

Åbenbart bliver folk med evner indenfor PR ikke svæveflyvere. I hvert fald er det svært at finde folk med gode evner på det område. Jeg efterlyser derfor hjælp gode ideer.

Medlemsudvikling

For nogle år siden havde vi et seminar klubbens medlemmer hvor vi arbejdede med medlemsudvikling. Herefter blev der lavet en større undersøgelse blandt medlemmerne. Frank Sandeløv og Lars Dyrskjøt lavede derefter et stort arbejde med at uddrage konklusioner af undersøgelsen. Denne undersøgelse er grundlag for nogle tiltag, som er gjort i efteråret og vil være grundlaget for medlemsudviklingen i klubben lang tid fremover.

Det er vores hensigt følge undersøgelsens anbefalinger fremover.

Flyvesikkerhed

Med hensyn til flyvesikkerhed slap vi for uheld sidste år. Den eneste hændelse var da hooden sprang op på Duo'en i Østrig (desværre med undertegnede som pilot). Der skete

Aviator

Formandens beretning 2011



heldigvis ingen skade ud over en voldsom forskrækkelse for den noget uerfarne slæbepilot.

Det er dog ikke en grund til at gå let hen over det sikkerhedsmæssige. Det er nu vi skal holde fast. Vi vil sørge for, at der bliver taget et fysikemne op ved hver briefing. Mest for at sikre, at man hver dag er opmærksom på sikkerheden.

Jordmateriel

Jordmateriellet har fungeret tilfredsstillende indtil allersidst på sæsonen. Da revnede gearkassen på spillet, som det har gjort tidligere. Heldigvis var det så sent på sæsonen, at det ikke betød meget for aktiviteten.

Det har vist sig, at de gearkasser, der hører til vores spil har tendens til at revne. De er derfor kun produceret i 2 år, fra 1964 til 1965 (Det er ret utroligt, at man stadig kan skaffe gearkasser til en amerikansk bil, der er produceret i 2 år for 46 år siden). Men der er ingen mening i at montere en gearkasse, der lider af samme svaghed, så Alf har skaffet en adapter, så vi kan bruge gearkasser produceret efter 1965.

Vi forventer derfor, at vi har et driftsikkert spil til sæsonstart.

Det nye spil

Arbejdet med det nye spil skrider langsomt, men sikkert frem. Der er kommet nye folk på holdet, så nu sker der noget igen. Heldigvis er langt de fleste udgifter afholdt, så nu forestår det "blot" en masse arbejde. Tør vi håbe, at det er køreklar ved næste sæsonstart.

EKVH

Med hensyn til flyvepladsen er der sket nogle væsentlige ændringer.

Ved et møde med brugere, naboer og Års kommune sidste år fik vi at vide, at der var forslag om at flyvepladsen økonomisk skulle hvile i sig selv. Ved brugermødet d. 20. januar fik vi så præsenteret et forslag fra kommunen.

Der var følgende ændringer:

- Tilsynet med banen overgår til brugerne (blev pålagt motorflyverne).
- Græsslåning blev overladt til Brugerne (området ved banen og benzintanken blev pålagt svæveflyverne det resterende er udlagt til høslet).
- Benzinpriserne hæves, så de også dækker udgifterne til administration.
- Landingsafgifterne og prisen for årskort hæves.
- Der bliver opsat Webcam, så vi kan fange gratister. Hvis man glemmer at betale vil man blive pålagt dobbelt afgift (opsætningen bliver udført af springerne).
- Vi skal til at betale for vand. Kommunen vil opsætte målere snarrest.

Forslaget blev accepteret af alle deltagere ved mødet. Efter budgettet skulle det betyde, at driften af pladsen bliver udgiftsneutral for kommunen og der er oven i købet et lille overskud til uforudsete ting.

Det skal fremhæves, at denne aftale ikke skal tages let. Hvis for eksempel en instruktør glemmer sin vagt, går det kun ud over os, men hvis vi ikke holder græsset,

Aviator

Formandens beretning 2011



som aftalt, går det ud over alle brugere og tilliden fra Års kommune. **Derfor skal vi holde vores del af aftalen.**

Vi får betaling for at slå græsset og vi har allerede det materiel, der skal bruges. Vi har en skivehøster, som er købt fra ny og vi har vist nok ikke slidt ret meget på den. Vores David Brown er også i god form. Græsset omkring banelysene er mere træls. Jeg ved ikke om vi skal klare det med plænetraktoren eller vi skal tage lysene op. Det kan betyde, at vi bliver nødt til at anskaffe en ny plænetraktor

Vort materiel til græsslåning er indtil nu ikke blevet brugt særlig meget. Det ændrer sig nu, så vi skal sørge for at få det eftersat og vedligeholdt. Heldigvis begynder græsset først at vokse rigtig i maj, så det bliver nok tæt på juni inden vi skal slå græs første gang. Det blev også meddelt, at man ikke længere vil gøde græsset, hvilket vi syntes var en rigtig god ide.

Et banetilsyn gælder i 12 timer. Derfor foreslog kommunen, en åbningstid fra 7:00 til 19:00 sommer og 8:00 til 20:00 vinter. Der var enighed om, at åbningstiden var ok i vinterperioden, men at den var for kort om sommeren og at det ville begrænse brugen (og dermed indtægterne) af banen. Det blev derfor aftalt, at der udføres 2 syn i sommerhalvåret, så åbningstiden kunne øges til 7:00 - 22:00.

Det afhænger af motorflyverne om de selv vil foretage alle tilsynene, eller vi også skal have en person uddannet. Hvis vi får en person, der kan gøre det, vil vi selv kunne lave tilsyn og evt. øge åbningstiden, hvis vi måtte ønske det.

Fremtiden

Sidste sommer var der nogle forholdsvis nye medlemmer, der efter flyvningen i Østrig introducerede et begreb fra den professionelle flyveverden: SOP (standard operating procedures). Vi har mange af den slags procedurer i klubben. Men de er aldrig rigtig skrevet ned. Der har været forskellige tiltag som for eksempel et procedure bibliotek, en team organisation o.s.v, men de har aldrig vunden tilstrækkelig praktisk anvendelse. Men det er essentielt for klubbens drift og flyvesikkerhed, at vi har styr på for eksempel medlemmernes aktivitet og flyvestatus og vedligehold af materiel. Derfor vil der inden sæsonstart blive gjort nogle tiltag, som vi har haft i forskellige udformninger tidligere og som vi altid bør have.

Jeg håber, at de nævnte medlemmers ildhu ikke kølnes i den nærmeste fremtid.

Uanset hvor godt vi plejer vore nuværende medlemmer vil der altid falde nogle fra. Vi skal derfor have nye medlemmer ind hvert år. Derfor vil der blive gjort tiltag til forskellige PR aktiviteter i den nærmeste fremtid.

Hvis der er et godt miljø i klubben vil nogle medlemmer komme af sig selv. Men jeg tror ikke på, at det er tilstrækkelig til at opretholde medlemstallet.

Erik Nørskov