

FLYVESTATION AALBORG SVÆVEFLYVEKLUB

Svævenyt



Nr. 1
Februar 77
16. årgang

Flyvedagskonkurrencen: VI VANDT!

Formanden har fået overrakt Flyvevåbnets Soldaterforenings vandrepokal efter en meget kneben sejr over FSN Skrydstrup Svæveflyveklub.

Generalforsamlingen

afholdes i år lørdag den 26. februar kl. 14 i klubhuset. Dog møder instruktørerne kl. 13 for at afgøre, hvem der skal have den nye Santos-Dumont pokal.

Dagsorden ifølge lovene.

Da 1977 er et ulige år, er der følgende på valg: næstformand, hjælpekasserer, 2. og 3. bestyrelsesmedlem, 1. suppleant og 1. revisor.

HUSK: evt. skriftlige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest 3 dage for generalforsamlingen.

Som man kan se af det vedlagte budget for 1977, regner bestyrelsen med en kontingentforhøjelse på 10 kr. for aktive, dog 5 kr. for juniormedlemmer.

Apropos kontingent: du har ikke stemmeret på generalforsamlingen, hvis du skylder noget for 1976. Girokort er vedlagt.

Der er 49 aktive medlemmer og 21 passive, hvilket er stort set uforandret i forhold til sidste år. Der skulle gerne findes 8 nye medlemmer.

De seneste udmeldelser:

Peter Korsgård (rejst til U.S.A.),	B. T. Nielsen, Åbybro,
Åge Rasmussen, Aalborg,	Preben Tromborg, Vadum,
Svend Sylvest, Vestbjerg,	Erling Simonsen, Hobro,
Jacob R. Pedersen, Års,	J. Sand Damtoft, Nr. Sundby

Bestyrelsen har udnævnt to materielchefer, Per Madsen for flyene, og Poul R. Kristensen for jordmateriel. De har bemyndigelse til at sætte folk i arbejde, når det tiltrænges.

Per Madsen kommer på HI-kursus i april.

Repræsentantskabsmødet i Ebeltoft afholdes samme dag som vor generalforsamling. Bestyrelsen sender ingen dertil.

Distriktsmesterskaberne vil blive forsøgt afholdt som en 8-dages konkurrence i stil med DM, arrangeret af skiftevis Aviator og os. Ansøgning om fly til konkurrencer skal ske i så god tid som muligt, dog senest 3 uger for konkurrencen.

I øvrigt har man vedtaget at købe en sprøjtepistol.



Apropos nyt fly:
Tage mener vistnok,
at vi bør købe en
Twin Astir...

Et læserbrev!

(Hurra! red.)

Da jeg har hørt vilde rygter om, at vi måske skal have en ny flyver, vil jeg gerne udgyde mit synspunkt på dette over hærskaren af medlemmer.

Jeg har snakket med en del papindehavere om, hvordan de mener, de forskellige bevingede tingester er at flyve. Heraf er jeg kommet til, at: Ka-6'en er nem at flyve, Astir'en måske en lille smule sværere, medens Libellen skulle være en del sværere, især under start og landing.

Så vidt jeg kan se, bør vi anskaffe os et fly, hvis flyveegenskaber ligger mellem Astir og Libellen. Jeg mener, at en Cirrus 75 netop skal være et sådant fly.

I hvert fald vil jeg opfordre til, at man hurtigst muligt får fat i noget propagandamateriale, som kan være medlemmerne i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen.

Disse bevingede ord kommer fra den på EKVH verdensbergtede
TERMIKKELSEN

jeg glæder mig i denne tid
snart blomstrer cumulussen hvid
mit blik hver dag mod himlen går
og når jeg, efter vintrens grå,
da ser den hvide sky i blå
da skal vi ud at flyve.

Frit efter
"Peters Jul"

så kan han bedre
glide ud til Livø
med en kvindelig passager...



Vega - eller hva'?

Der har i den sidste tid været en del snak om køb af nyt fly i klubben. Flere mener, at vi måske skulle prøve at benytte os af den fordelagtige £-kurs og se os om efter fly i England.

Den ny Vega, som vist endnu ikke er i produktion, er på tale som et fly, der i højere grad end Astir'en kunne give muligheder for avanceret flyvning og deltagelse i konkurrencer.

Alle vil naturligvis være interesseret i at vi får så godt materiale som muligt, men med køb af et virkelig højtydende fly render vi måske ind i problemer, der knytter sig til et mere kompliceret fly.

Min private mening er den, at vi generelt skal søge at anvende klubbens midler på en måde, der sikrer flest muligt den bedste flyvning. Før køb af nyt fly må det derfor være vigtigt grundigt at overveje dets anvendelsesmuligheder. For at kunne kaldes et klubfly må egenskaber som "letfløjethed" og sikkerhed være de væsentlige egenskaber. Så mange som muligt skal kunne flyve det sikkert med en ikke for lang uddannelse.

Nu ved jeg udmærket, at man i dag laver top-klasse-fly, der stort set er lige så lette at flyve som gængse klubfly. Derfor er min løftede pegefinger måske helt overflødig i denne forbindelse. Det må naturligvis blive kompetente folks sag at bedømme det ny flys egenskaber, og er det sådan, at vi, evt. for en beskedent merpris, kan få et højtydende fly, er jeg på ingen måde modstander af det. Jeg mener altså blot, at klubben først og fremmest skal tilgodese den deciderede "klubflyvning".

Vedføjet fabrikkens reklame for Vega'en (fra Sailplane & Gliding). Det kan oplyses, at Stig Øye har bestilt et eksemplar og fået en foreløbig pris på £ 8100 for det "rå" fly. Prisen bliver sandsynligvis senere justeret.

Flemming Vasegaard

SÆRLIGE PRÆSTATIONER

Den nye Astir-vogn står nu i en hangar på flyvestationen, transporteret dertil fra Herning i hård kamp mod den barske vinter ("himmelbetændt rendfog") af et tappert medlem. Gæt hvem.



COMPETITION HIGH PERFORMANCE SAILPLANE FOR STANDARD CLASS

- Wide range of wing loading
- Carbon fibre main spar standard
- Glide ratio of 42:1
- Unique flap/brake system
- Excellent visibility
- Hinged canopy
- Retractable tailwheel and tow hook

TECHNICAL DATA

GEOMETRY

Wing span	15.0 m	49.2 ft
Wing area	10.05 m ²	108.2 ft ²
Aspect ratio	22.4	
Fuselage length	6.72 m	22.05 ft
Fuselage breadth	0.63 m	2.07 ft
Fuselage depth	0.86 m	2.82 ft
Wing airfoil	Wortmann FX 67-K-150	
Tailplane airfoil	Wortmann FX 71-L-150-20	
Fin & rudder airfoil	Wortmann FX 71-L-150-30	

WEIGHTS & LOADINGS

Empty weight	234 kg	515 lb
Max. flying weight	440 kg	970 lb
Max. water ballast	109 kg	240 lb
Wing loading	30.5-43.8 kg/m ²	6.24-8.97 lb/ft ²

PERFORMANCE (AT SEA LEVEL)

Flying weight	970 lb	675 lb
Max. L/D	42	40.5
at	60 kts	50 kts
L/D	32	25
at	90 kts	90 kts
Min. sink	1.31 kts	1.1 kts
at	44 kts	36 kts
Stalling speed	41 kts	34 kts

OPERATIONAL DATA

Max. flying speed	135 kts
Max. rough air speed	105 kts
Max. aero tow speed	80 kts
Max. winch launch speed	70 kts

The VEGA is designed to meet LFSM airworthiness requirements

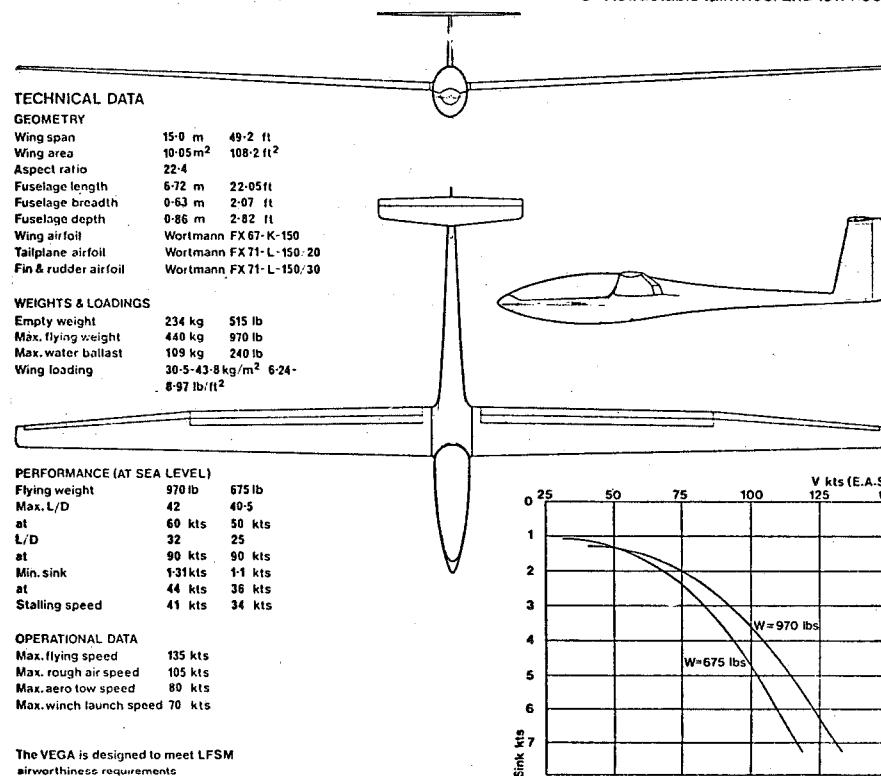
Since it is our policy to strive for progressive design and performance, we reserve the right to change this specification without prior notice.

26-10-76

VICKERS-SLINGSBY Kirkbymoorside, York YO6 6EZ

250

Tel 0751-31751
Telex 57911



SANTOS - DUMONT

Fortsat fra forrige nummer

Han surrede sin flyvemaskine - kaldet 14-bis - fast under sit sidste nye luftskib, Santos-Dumont nr. 14. Mens han fløj rundt, undersøgte han maskinens balanceevne og eksperimenterede med dens svage punkt, højderoret. Midt på sommeren 1906 var han nået så vidt, at han turde sætte sig op i maskinen og afprøve den på jorden, og den 13. september var han klar til sit første flyveforsøg. Dagen før havde danskeren J. Chr. Ellehammer udført et "hop" med en selvbygget maskine, det var på 42 m, max. højde: $\frac{1}{2}$ m.

Det lykkedes Santos-Dumont at få 14-bis til at hæve sig max. 1 m over jorden et par sekunder, hvorefter den gik i jorden med et brag. Tilskuerne og pressen var begejstrede. I udlandet kaldte man det et græshoppespring. Den 23. 10. samme år havde han repareret flyvemaskinen, fløj 60 m, og landede igen hårdt. Men han havde da vundet den første pokal. Selv i udlandet anerkendte man det som den første flyvning med en maskine tungere end luften. Men der var stadig mange, der nægtede at lade sig overbevise. For at få gjort ende på al tvivl meddelte han, at han ville foretage nye forsøg d. 12. november. Den dag lykkedes det ham at flyve 220 m, på 21 sek., hvorefter den anden pokal var hans.

I modsætning til brdr. Wrights hemmelighedskræmmeri af kommercielle grunde (patent), foregik Santos-Dumonts flyveforsøg for fuld offentlighed, og han gav fri adgang til sine arbejdstegninger og opfordrede de andre flyvepionerer til at kopiere de bedste detaljer fra 14-bis.

I 1908 foretog brdr. Wright deres første offentlige flyvninger, og de vakte berettiget opsigt. Deres "Flyer" var betydelig mere udviklet og slog med lethed alle rekorder, f. eks. var "Flyer" i stand til at krøge; i Europa var dette ukendt. Man mente, at et flyvefartøj altid skulle have vingerne vandret, og drej foregik i små ryk.

Der udbrød en pinlig strid om hvem der havde opfundet flyvemaskinen. Santos-Dumont blev trist til mode og trak sig tilbage til sit værksted. Nogle måneder senere dukkede han op igen med et lille let monoplan, kaldet "Demoiselle", hvormed han i sept. 1909 fløj otte km på fem minutter.

I 1910 meddelte han, på højden af sin popularitet, at hans løbane i luften havde nået sin afslutning. Ti års anspændelse og livsfare havde sat deres spor, og flyvningen behøvede ham ikke længere, mente han; da hans drøm var gået i opfyldelse, kunne han roligt trække sig tilbage.

Men da den første verdenskrig rasede, blev han dybt deprimeret. Han følte, at han personligt havde ansvaret for den død og ødelæggelse, som fly og zeppelinere spredte. Og da hundreder af flyvere efter krigen mistede livet i den nye kamp om rekorderne, voksede hans skyldfølelse for hvert dødsoffer.

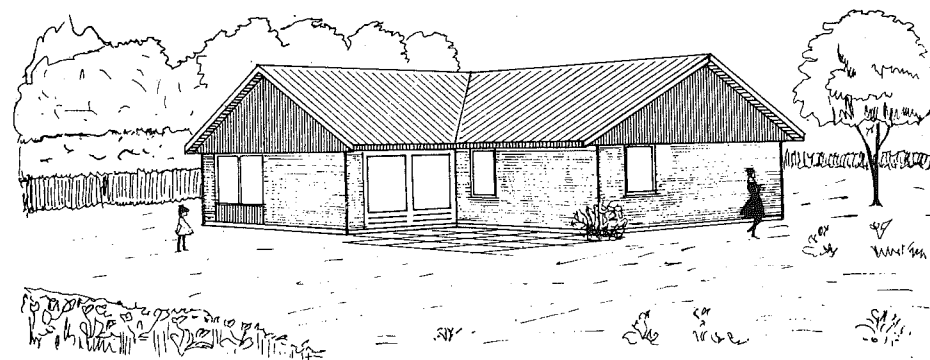
I 1928 vendte han tilbage til sit fædreland Brasilien. Et hydroplan med navnet "Santos-Dumont" startede for at flyve hans skib i møde. Det styrtede ned, og alle ombord blev dræbt. "Hvor mange liv skal jeg dog have på min samvittighed!" udbrød han sønderknust.

I 1932 udbrød der revolution i Sao Paulo, og præsidenten sendte flyvemaskiner afsted for at bombe den oprørske by. Motorlarmen over hustagene var ved at drive Santos-Dumont til vanvid, og da han hørte, at der blev kastet bomber, gik han ud i badeværelset og hængte sig i sit slips.

Han var så afholdt af begge parter, at de kunne blive enige om en våbenstilstand, medens han blev begravet i Rio de Janeiro.

SLUT

bo lunt, bo godt... bo i Gandrup Huset...



GANDRUP HUSET A/S
v Knud Iversen
Gandrup - Telefon (08) 25 93 66

GANDRUP HUSET LEVERES BÅDE SOM FÆRDIGHUSE OG MEDBYGGERHUSE

Flyvestation Aalborg Svæveflyveklub:

Formand: Niels Sejstrup, Godske Lindenovsvej 141, 9210 Aalborg SØ

Næstformand: Kaj H. Kristensen, Dybbølgade 8, 9000 Aalborg

Kasserer: Finn W. Thomsen, Smedevej 23, Biersted, 9440 Åbybro

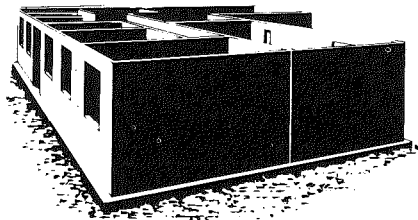
Sekretær: Niels Bruun Pedersen, Sølystvej 3, 9370 Hals

Medlemsbladet SVEVENYTs redaktion:

Per H. Eriksen, Grønnegade 25, 9362 Gandrup

Flemming Vasegård, Jens Baggesensvej 98, 8200 Århus N

GANDRUP | ELEMENTFABRIK | a/s



Leca - helvægselementer til boligbyggeri

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

Kontor: Møllevænget 13, Gandrup
Fabrik: Skivervej 7, Gandrup
Telefon 08 - 25 90 66

GANDRUP

ELEMENTFABRIK a/s