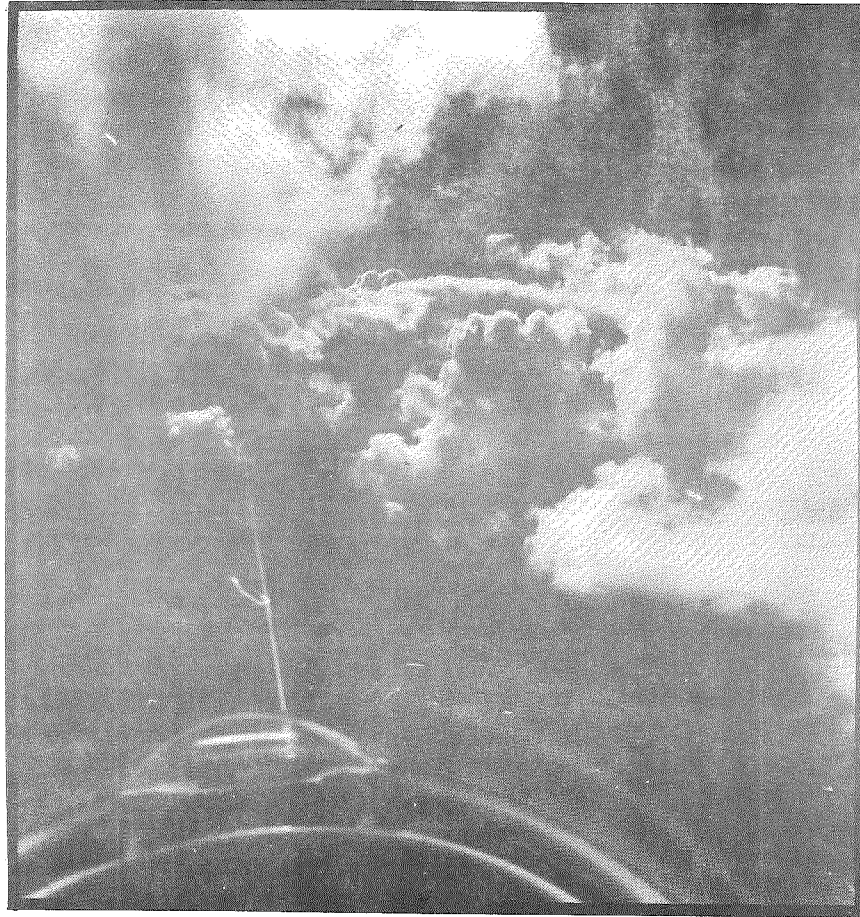


Svævenyt



Nr. 10
Oktober 1978
17. årgang

6-tur.

For at give lidt opmuntring i den mørke tid, der nu tilstunder (og fordi ikke andre har sendt os tilsvarende åndfulde flyveberetninger) skal Svævenyts læsere her belemres med redaktørens egen beretning om en god flyvetur.

Om morgenen den 15. april i år så vejret ganske lovende ud. Karup lovede tiltagende termik i løbet af formiddagen med base op til 6000', ikke særlig megen vind og kun ringe risiko for byger. Det lød jo meget pænt, og de forsamlede piloter begyndte straks at fable om, hvilke opgaver, der ville være passende: Skulle man ta' 500 eller 700 km-opgaver?

Nå, først skulle vi jo over problemet med fordelingen af fly. Sejstrup fik PIK 20, Frank LS 1, Poul Richard Astir og undertegnede måtte så "nøjes" med K-6'eren. Det gjorde nu ikke noget, for det er faktisk en dejlig flyver.

Frank og Niels var efterhånden enedes om at forsøge sig på ruten til Lunderskov (306 km ud/hjem). Det var jo også tillokkende at prøve at få sin måldiamant på denne tur, men da 6'eren jo trods alt ikke løber så stærkt som de to glas-fly, besluttede jeg mig for en noget kortere opgave, 165 km ud/hjem til Christianshede flyveplads. Den tur kendte jeg også fra tidligere.



Over Tjele Langsø, 5500'.

Som sædvanlig, når termikken brager, kunne det nu ikke gå hurtigt nok med at få flyene ud og i luften. Hurtigt, en film i apparatet, fat i batteri og barograf, og så over at gøre 6'eren klar hurtigst muligt.

Alligevel blev klokken næsten 11, før starten gik. →

Det havde desuden vist sig, at det var svært at få kontakt med termikken, sådan som vi så ofte ser det, til trods for at alle tegn siger, at der burde være masser af den.

Første tur blev på 10 minutter.

Indædt siger man til sig selv: Det kan fa'me ikke passe! Så ser man til sin lettelse og glæde, at også LS 1'en kommer haltende hjem til landing. Hi-hi, - det er altså ikke bare dig, der har problemer, tænker jeg. Nå, vi prøver igen. Nu skal det lykkes.

Anden tur blev på 5 minutter.

Nuvel, tredje gang osv. Og minsandten, - over servicestationen er der nu helt op til $\frac{1}{2}$ meter i stødene. Minutterne fra 600' til 1000' er meget lange. Fra 1000' til 2000' er de næsten lige så lange, men efter næsten 1 times sej kamp mellem Års



Øst for Tange Sø, 5000'.

og pladsen fandt jeg endelig en boble, der var til at holde ud at være i selskab med. Med 3 til 5 meter på variometeret gik det pludselig hurtigt op til basen i 5500', og så var der jo ikke meget at betænke sig på mere. Kursen blev sat mod syd, een streg til øst, direkte med vinden. Via Nørager gik det hurtigt til Klejtrup Sø. Her lå der imidlertid mod syd og vest et stort blåt hul, der tydeligvis dannedes under påvirkningen fra Lovns Bredning og Hjarbæk Fjord. Jeg bedømte hullet til at være ca. 20 km bredt, så med næsten 6000' skulle det ikke kunne volde problemer. Af sted ud i det blå! →

Der var kun moderat synk i "hullet", og da næste boble nåedes ved Bjerringbro, var højden stadig næsten 4000'.

Videre gik det over Tange Sø mod silkeborg. Vejr-guderne var nu blevet helt ellevilde og øste med rund hånd både 5 og 6 meter bobler ud på min vej. Altså: No problems. Fra 7300' (og det smukkeste snevejr) over Silkeborg var det ingen sag at rende ud til vendepunktet og gøre klar til fotograferingen.



Over Silkeborg, 7000'.

Og dog, eet problem var begyndt at melde sig. I hastværket derhjemme havde det ikke været muligt at opdrive et par handsker, og mine tykke støvler havde jeg glemt hjemme. Naturligvis kunne sådanne petitesser ikke holde en virkelig superpilot tilbage, men efter et par timer i minusgrader begyndte jeg nu føle savnet. Kameraholderen i 6'eren var afmonteret, så jeg måtte på bedste beskub forsøge at holde kameraet og få trykket af med mine stive fingre. To billeder og så hjemad igen. (Det viste sig også senere, at billederne var la-la, men det gjorde ikke turen ringere.)

Op til sydenden af Tange Sø var jeg ikke under 6000', men desværre viste det sig her, at det blå hul var blevet væsentlig større. Jeg bedømte det nu til at være mindst 30 km bredt, og selvom højden var fin, så var der også modvinden, der var blevet noget kraftigere, at tage i betragtning. Jeg parkerede i venteposition Ans og funderede lidt over tingene. Kanten af hullet strakte sig langt mod øst, næsten helt til Århus, og skulle jeg den vej hjem, ville det tage en del længere tid.

→ 4

Jeg havde godt set, at der lå een eller anden glas-flyver og viklede under mig et stykke længere sydpå. Han var kommet noget nærmere, og nu lød i radioen Niels' stemme: Hva' hulen, er det ikke Ekko One? - Jo, da, hva' mener du om det her hul? Tja, det ser noget blåt ud, var svaret. Et øjeblik senere var han oppe ved mig, og umiddelbart efter lød det: Nå, vi skal til at hjemad, E l. Herefter så jeg PIK'en skyde nordpå med en hastighed, der ville have fået 6'eren til at synke som en sten. Ja, ja, tænkte jeg, du kan sagtens. Selv besluttede jeg at smutte lidt øst-over for at kigge på forholdene der, og efter nogle minutter opfangede jeg nogle reflekser fra et fly, langt, langt nede over Tjele Langsø. Hæ - hæ, det skulle vel aldrig være..... I det samme en ikke helt så optimistisk stemme i radioen: Du skal øst-over, E l!

Og så gik det mod øst. Helt til Hammel og Hadsten måtte jeg, før jeg atter kunne gå nordpå. Randers og Hobro nåedes smertefrit, bortset fra mine fingre og tæer. Tærne mistede dog hurtigt enhver følelse, men fingrene smertede og var helt stive. Jeg kunne ikke længere flytte en finger op til radioknappen, men måtte bruge hele venstre hånd til at taste med. Resten af kroppen smårystede trods varme bukser og tyk trøje under flyvedragten. Det kan nu osse trække nederdrægtigt gennem den næsekobling!

Fra Hobro stod dagens sidste skyer som en gade med kurs ret hjemad. Her fik jeg prøvet noget interessant, som jeg ikke havde oplevet før: Når man cirklede op til basen, kunne man ved at dykke lidt fart på ud under kanten af skyen trække op og finde svagt stig umiddelbart udenpå skyen. Her kunne jeg flyve mellem 90 og 120 km/t med 0 på variometeret ved at følge skyerne ganske tæt, ofte med en del af højre vinge i kanten af skyen.

Over Nørager kom et af de bedste tidspunkter på en hver stræktur: Jeg kunne se hjem. Hvordan nu med højden? 4000 fod, det skulle kunne række, men hvordan med vinden. Man må spørge dem derhjemme. Ikke ret meget, siger de. Men hvormeget er nu det? Nå, det må kunne nåes. Kurs hjemad. Hangærens hvide tag har brændt sig fast på nethinden, og intet vil kunne få den hjemvendende helt til at afvige fra kursen.

→

Og selvfølgelig var der masser af højde. Jeg kom hjem i 1500'. Så var det bare med at tærskle hjem, få fulde bremsere ud og lande hurtigst muligt.

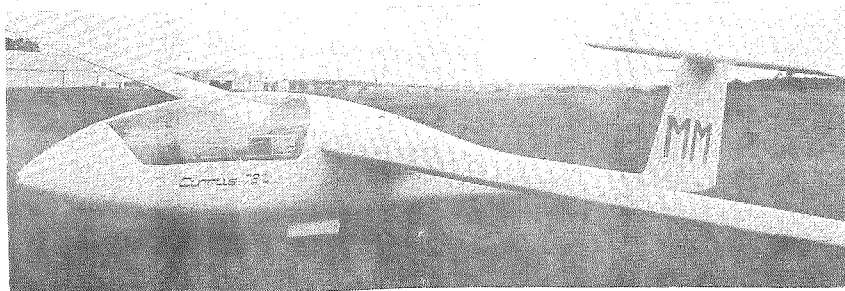
Et jag af smerte går gennem hælene, da jeg hurtigt sætter dem i jorden for at komme hen og tappe overflødig væske af. Efter næsten 5 timer i -5 til -10° er der varmt på jorden med $+12$. Bag mig står 6'eren og ser så beskeden ud, som kun en 6'er kan det.

Efter et kvarter er smerterne i fingre og tær afløst af en ikke ubehagelig prikken og kriblen. Jeg kan gå over og pille barografen ud, så jeg har et minde om den smertefulde flyvetur, jeg ikke for min død ville have været foruden.

FV.

CIRRUS 78 L

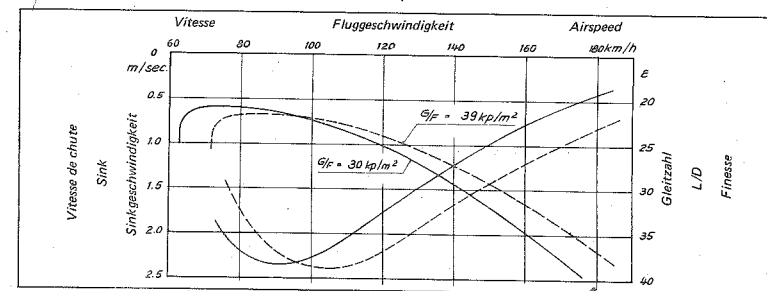
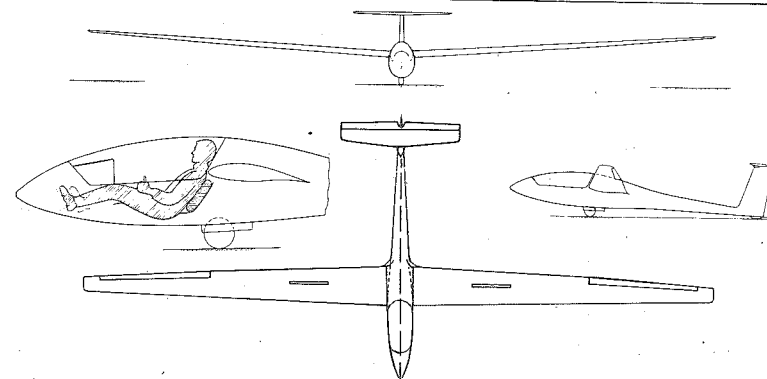
Klubben har som bekendt udbudt OY XHT til salg. Selv om det nok er mest sandsynligt, at de penge, der herved kan frigøres vil blive forsøgt anvendt til køb af hangar, så bringer vi her en kort omtale af den ny Cirrus 78 L, der bliver bygget i Frankrig.



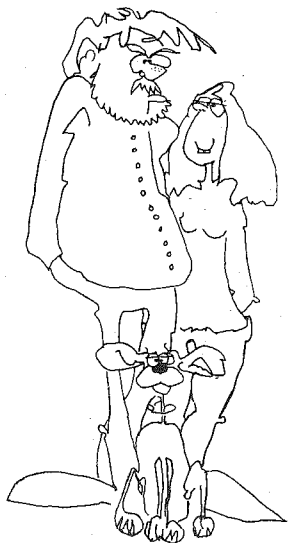
Der er foretaget nogle mindre ændringer, men derudover er man endelig gået fra pendelhøjderoret (som på LS 1) til en konventionel T-hale (som Astir). Dette har gjort flyet mindre uroligt på højderoret, eller som brochuren udtrykker det: øget flyets længdestabilitet. Flyets data fremgår af hosstående tabeller og tegninger.



Technical data					
Wing	Span	49.2 ft (15,0 m)	Maximum air speed (smooth or rough air)	154 mph (250 km/h)	
	Area	107.6 ft ² (10,0 m ²)		136 knots	
	Aspect ratio	22.5			
Fuselage	Length	21.0 ft (6,41 m)	Flight performance at wing loading 6.14 lb/ft ²	Stall speed	38 mph (62 km/h)
	Width	2.0 ft (0,62 m)			33 knots
	Height	2.7 ft (0,83 m)			
Weights	Empty weight	480 lbs (218 kp)	Minimum sink at 47 mph	1.97 fps (0,60 m/sec)	
	Maximum weight without water ballast	761 lbs (345 kp)			
	Maximum weight with water ballast	990 lbs (450 kp)	Maximum L/D at 56 mph	38.5:1	
	Max. water ballast	286 lbs (130 kp)			



BULDER OG BRAG



Der indkaldes hermed til årets BULDER og BRAG-konkurrence!

Som de garvede medlemmer vil vide, er der tale om årets landingskonkurrence på EK-VH. Konkurrencen gælder den i klubhuset ophængte plakat, tegnet af vor hus-tegner.

Landingskonkurrencen foregår efter nærmere fastsatte regler, der for nye deltagere vil blive gennemgået på selve dagen.

Der dystes i K-8 med afmonteret hjulbremse. Alle solo-piloter kan deltage. Den pilot, der har det bedste

gennemsnit (der regnes ikke med fortegn), har vundet, og dermed erhvervet sig ret til at få sit navn påført plakaten.

Sidste år vandt som bekendt een af vores erfarne instruktører, Finn Østergaard, skarpt forfulgt af endnu en instruktør, Tage Havsager og en nybegynder, Finn Hougaard. Denne forhåbentlig frugtbare kamp mellem nye og gamle ser vi gerne fortsat, idet vi bestemt regner med, at de unge denne gang ikke vil lade de gamle løbe af med sejren. Derfor: Vel mødt på EK-VH

lørdag d. 14/10

reservedag søndag d. 15. oktober.

B + G + F V.

P.S.: I tilfælde af helt umuligt vejr, forsøges konkurrencen afholdt i week-enden 21/22. oktober.

Fra bytteregisteret:	HAVES:	Formand.	
	ØNSKES:	Bagmand.	Henv. Svævenyt.

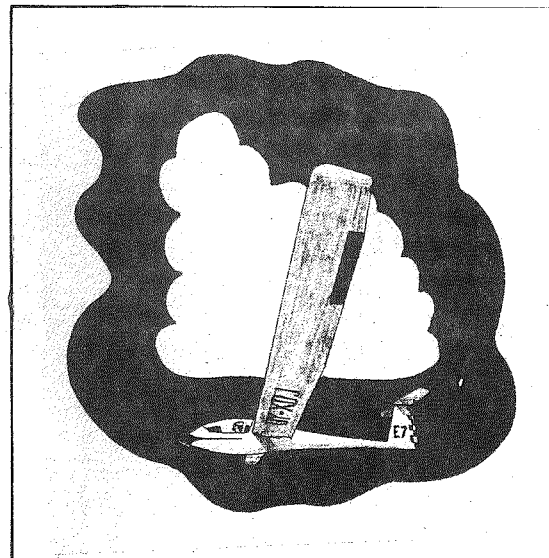
FILMAFTEN d.14/10.

I forbindelse med landingskonkurrencen d. 14. oktober vil der blive arrangeret en billed/lysbilled/film-aften i klubhuset, - efter den forhåbentlig velafviklede konkurrence. Der vil sandsynligvis også blive mulighed for at få en bid brød ved samme lejlighed. Men altså:

Har du nogle flyvefilm/billeder, som du mener, alle de andre også bør have glæde af, så mød op med dem d. 14.

For at kunne koordinere fremskaffelsen af diverse projektorer og fremvisere, vil det være formålstjenligt, om du i god tid ringer besked til Gitte & Flemming, telf. 06 103336, helst efter kl. 18.

Vi håber, alle vore superfotografer vil komme frem af busken, også selv om de ting, de har, har været vist før. Der garanteret masser af ny medlemmer, der ikke har set sagerne, og de gamle vil gerne se dem een gang til.



ANNONCE:

Erik Frikke er atter leveringsdygtig i de flotte Astir-trøjer. Trøjerne er almindelige bomulds T-shirts med tryk som vist på illustrationen her ved siden af. Farverne er hvid, sort, rød og blå.

Trøjerne, der koster 40,00 kr. pr. stk., kan bestilles på lis-

ten på opslagstavlen i klubhuset. Husk at angive størrelse lille/mellem/stor. Eller bestilling direkte til Erik Frikke, Pebermyntevej 71, 8800 Viborg.

VHF-kursus.

Vi regner med at starte vintersæsonens første kursus, nemlig VHF-kurset tirsdag d. 17. oktober kl. 19.00 på Flyvestation Ålborg. Lærer er vort ny medlem Benny Svendsen, som vi nu forhåbentlig kommer til at se noget mere til. Kurset vil komme til at strække sig over ca. 60 timer.

Vi opretter kurset under FOF, og undervisningen vil komme til at koste ca. 200,00 kr. pr. deltager. Hertil kommer udgift til lærebog, eksamens- og certifikatgebyr, så den samlede pris bliver på omkring 450,00 kr. Imidlertid vil desikkert være muligt at låne lærebogen af tidligere kursister. De, der har bogen, kan evt. give besked til Benny eller Svævenyt.

Der kan max. deltage 10 personer, så tilmeld dig hurtigst muligt til Niels Seistrup, Godske Lindenows Vej 141, 9210 Ålborg SØ, telf. 08 143240 (privat) eller 132300 lok. 282 (arbejde).

Da det formodentlig i løbet af få år vil blive en obligatorisk del af uddannelsen til svæve-pilot at få VHF-bevis, bør du ikke lade prisen afskrække dig. Alle pengene skal heller ikke erlægges på een gang.

N.B.: Kun personer med S kan få VHF-bevis. Minimum alder 18 år.



Redaktionen beklager, at det forbigik dens opmærksomhed, at Claus Grøngård var gået solo. Her er imidlertid beviset!

SMÅNYT.

Fodstykkerne til vores ny bænke er nu ankommet via DSB. Tage efterlyser et par frivillige til at hjælpe med opstillingen.

Samme Tage + Flemming V. har i køkkenet opsat et lystofrør over vasken samt en krydderihylde over komfuret.

Vi har fået brev fra Wolfgang Wiedenroth. Egentlig var der ikke noget særligt at fortælle, skriver han. Siden vor afrejse dernede fra har vejret været endnu dårligere, og større flyvninger fra Brilon er det ikke blevet til.

Han beder os hilse alle i klubben.

Vores nabo mod vest, N.P. Kristensen har været lidt fornærmet på os på det sidste, desværre ikke uden grund.

Der er vist ikke noget at sige til, at han i det mindste gerne vil have besked, hvis nogen "udelander" i hans mark, så han lige kan få set på den eventuelle skade. Desuden var han ikke glad for at finde wire-stumper på marken, især ikke hvis hans mejetærsker fandt dem før han.

Specielt dette sidste skal undgås. Dvs: Alle wirestumper skal med hjem til hangaren ved flyvedagens slutning, og så dem, der evt. ligger ved siden af spillet. Kommunens folk er nemlig heller ikke særlig glade for at få dem i deres græsslåmaskiner!

Og hvad angår det gode naboskab: Når vi nu har en nabo, der hidtil beredvilligt har lånt os sin mark i efterårsmånederne, så gælder det om at holde venskabet ved lige.

Endelig: Når wiren køres ud på Kristensens mark, så må der ikke konstant køres i samme spor. Variér kørslen, så jorden ikke presses alt for hårdt sammen.

Redaktionen regner med i novembernummeret af Svævenyt at bringe en revideret medlemsliste. Er der sket ændringer i dine data (adresse, telefon osv) siden sidste liste blev udsendt i november sidste år, så skriv venligst til redaktionen desangående. Sidste frist er novembernummerets deadline.

NB!

Konkurrenceledelsen gør opmærksom på, at absolut sidste frist for indsendelse af resultater til den interne klubkonkurrence samt til flyvedagskonkurrencen er den 1. november.

Skulle man have glemt at indsende noget, er der altså stadig chancer for at nå det.

Desuden mangler der stadig masser af højdevindinger, distancer og varigheder på rekordlisten. Alt i alt er der over 100 tomme pladser på listen. I varighedskonkurrencen (om tinfadet) bør man erindre sig, at kun indsendte resultater kommer i betragtning.

I flyvedagskonkurrencen fører vi stort med ca. 7500 points. Værløse er nr. 2, Skrydstrup nr. 3.

FBN.

Særlige præstationer.

- 16/7: Claus Grøngård solo. (Undskyld forsinkelsen)
2/9: Bent Christensen solo.
3/9: Jens Ole Sørensen 52 km trekant på LS-1.
23/9: Finn Jonassen S.

Carsten Sjørsløv har ikke gjort sig specielt bemærket i denne måned!

TILLYKKE!

Nyt medlem.

Ib Friis Mikkelsen, Hobrovej 375, 9200 Ålborg SV.

Velkommen!

*

Frank havde solgt en orne, og da vognmanden hentede den, udtrykte han sin forbavselse, da den gik lige op i vognen, nemt og villigt.

Jow, sagde Frank, A hår fortåln, at den skal til Finland!!

*

Annonce.

BØVLING INTERNATIONAL 78. -et hæfte om vores klub.

BI-78 udkommer som en samlet beretning om året, der snart er omme. Indholdet vil være billeder, historier og artikler fra året. Foruden dette vil der være en medlemsstatistik og klubrekorder etc. i hæftet.

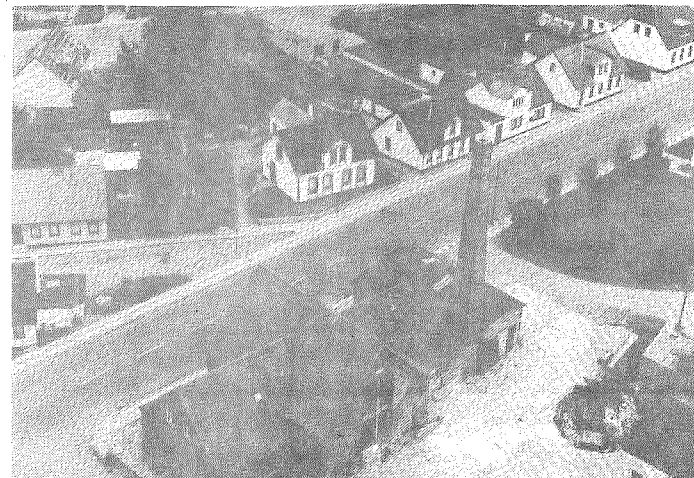
Hvis nogle af jer, der læser dette, får lyst til at skrive om en god flyveoplevelse til hæftet, så kom op på dupperne og i gang. Der skulle jo gerne andet end billeder i BI-78.

Foreløbig ser det ud til, at BI-78 bliver på ca. 40 sider og får en pris på ca. 20 kroner (hvis 20 forudbestiller). Da jeg selv skal lægge penge ud til trykkeudgifter osv, osv, er jeg nødt til at vide noget om interessen for BI-78 på forhånd. Derfor: Skriv dig på bestillingslisten i klubhuset eller ring til mig. (Bestilling er kun bindende såfremt prisen holder.) Hvis BI-78 bliver en succes, vil der blive tale om et årligt tilbagevendende fænomen.

BI-78 forventes at udkomme omkring 1/2 - 79. Slut op om det!

Henrik Kristensen 08 293432
Syrenvej 31
9310 Vodskov.

Vi har fra ejeren af Hornum Mejeri modtaget en klage over



lave, næsten superpersoniske overflyvninger i de tidlige morgentimer. - Som hosstående billede tydeligt viser, er der slet ikke noget om sagen!

Men måske kan overflyvningerne hjælpe til med at få Brian ud af fjerrerne om morgenen!!

ANNONCEMEDARBEJDER til SVÆVENYT.

Redaktionen tilbyder hermed stillingen som annoncemedarbejder på bladet til eventuelle interesserede.

Arbejdet kommer primært til at dreje sig om forøgelse af vort annoncergrundlag og derigennem forbedring af bladets økonomi.

Kvalifikationer: Gå-på mod og gode overtalelsesevner.

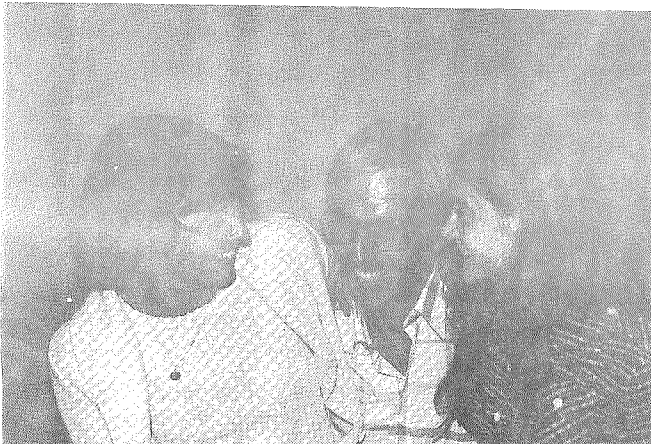
Løn: Ingen.

Redaktionen hører gerne fra alle interesserede. Alle ansøgninger behandles med fuld diskretion. (Tror vi nok.)

Stillingen kan evt. besættes med 2 personer på dele-basis.

Selvom det nok vil undre mange, så har vor flyvechef faktisk slet ikke præsteret noget i denne måned, der har gjort ham fortjent til at blive omtalt i Svævenyt. Kort sagt: Han har ikke blameret sig i den forløbne tid!! Dette skal dog ikke forhindre os i at vise ham i denne intime situation med to af klubbens kvindelige medlemmer!

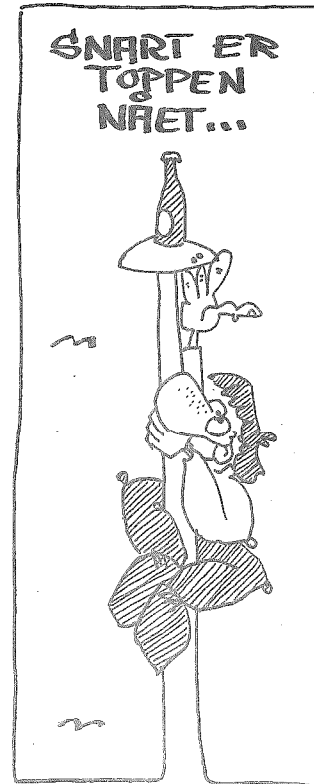
Efter sigende er den nybagte 1.-instruktør ved at fortælle lidt om finesserne ved et rigtigt spind. Iført charme og overskæg.



DEAD-LINE for næste nummer: Mandag d. 23. oktober.

svævenyt^s venner

støt dem - de støtter os!



CERES
ÅRS

-ønsker
opfyldes i AARS
BANK

for fremtiden

expert



Himmerlandsgade 57,
Aars - Tlf. (08) 62 17 99

Det ligger i luften...

Bevar overblikket -
køb foto hvor du får
den bedste vejledning.

Priser i alle luftlag.

Aars Hotel

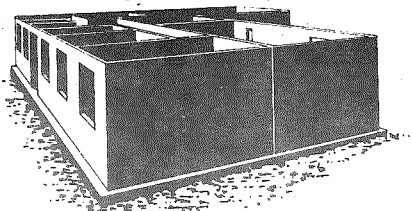
Ny værelser fra kr. 55,00 pr.
nat. Indendørs swimmingpool.
Solhave og fjernsynsstue.

Jette og Poul Thomsen.
Aars Hotel. 08 621600

P. V. Franzen^s bogtrykkeri.
Kongerslev.



Gandrup Elementfabrik



Leca - halvægselementer til boligbyggeri!

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fræmsend 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.

Skøvevej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP

ELEMENTFABRIK

A/S

ÅLBORG SVÆVEFLYVEKLUB:

Formand: Niels Sejstrup, Godske Lindenows Vej 141,
9210 Ålborg SØ. Telf: 08 143240.

Næstformand: Børge Nielsen (konst.) Rypevej 4, Terndrup.

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

Sekretær: Gert Frikke, Ranunkelvej 8, Nibe.

Klubbens girokonto: 5 11 94 13

Medlemsbladet SVÆVENYT:

Gitte & Flemming Vasegaard, Jens Baggesens Vej 98, 8200
Århus N. Telf: 06 103336

Per Eriksen, Grønnegade 25, Gandrup.

Svævenyts girokonto: 5 60 29 55.

Klubhuset:

Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Års. Telf: 08 661472.